

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/16/ES

z 23. apríla 2009

o štátnej prístavnej kontrole

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾ v zmysle spoločného textu schváleného 3. februára 2009 zmierovacím výborom,

keďže:

- (1) Smernica Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore ⁽⁴⁾ bola opakovane podstatne zmenená a doplnená. Keďže sa majú prijať ďalšie zmeny a doplnenia, mala by sa v záujme prehľadnosti prepracovať.
- (2) Spoločenstvo je vážne znepokojené námornými nehodami a znečisťovaním morí a pobreží členských štátov.
- (3) Spoločenstvo je rovnako znepokojené životnými a pracovnými podmienkami na lodiach.
- (4) Bezpečnosť, prevencia znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach môžu byť efektívne zvýšené

prostredníctvom podstatného zníženia počtu lodí nespĺňajúcich normy vo vodách Spoločenstva, striktným uplatnením dohovorov, medzinárodných kódexov a rezolúcií.

- (5) Členské štáty by preto mali v súlade s rozhodnutím Rady 2007/431/ES zo 7. júna 2007, ktorým sa členské štáty v záujme Európskeho spoločenstva splnomocňujú na ratifikáciu Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 ⁽⁵⁾, vyvinúť úsilie, pokiaľ ide o časti patriace do pôsobnosti Spoločenstva, o čo najskoršiu ratifikáciu uvedeného dohovoru, a to pokiaľ možno ešte pred 31. decembrom 2010.

- (6) Zodpovednosť za monitorovanie zhody lodí s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach má v prvom rade vlajkový štát. Vlajkový štát v plnej miere ručí za úplnosť a účinnosť inšpekcii a prehliadok, ktoré sa vykonali s cieľom vydať príslušné osvedčenia, pričom sa spolieha, ak je to vhodné, na uznané organizácie. Zodpovednosť za udržiavanie stavu lode a jej vybavenia po prehliadke s cieľom plniť požiadavky dohovorov uplatniteľných na loď má spoločnosť, ktorá za loď zodpovedá. Vyskytli sa však vážne nedostatky viacerých vlajkových štátov pri vykonávaní a presadzovaní medzinárodných noriem. Odteraz by mal monitorovanie zhody s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach ako druhú obrannú líniu proti námornej doprave, ktorá nespĺňa normy, zabezpečovať aj prístavný štát, pričom sa rozumie, že inšpekcia štátnej prístavnej kontroly nie je prehliadka a že formuláre, ktoré súvisia s inšpekciami, nie sú osvedčenia o schopnosti plavby po mori.

- (7) Harmonizovaný prístup k efektívnemu presadzovaniu týchto medzinárodných noriem členskými štátmi, pokiaľ ide o plavbu lodí vo vodách, ktoré spadajú pod ich jurisdikciu a ktoré používajú ich prístavy, by mal odstrániť narušenia hospodárskej súťaže.

- (8) Lodný priemysel je citlivý na prejavy terorizmu. Opatrenia na bezpečnosť prepravy by sa mali účinne vykonávať a členské štáty by mali vykonávaním bezpečnostných kontrol dôrazne monitorovať dodržiavanie bezpečnostných predpisov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 584), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 198 E, 5.8.2008, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1.⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) Bolo by výhodné poučiť sa zo skúseností získaných počas uplatňovania Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (Parížske MoP) podpísaného v Paríži 26. januára 1982.
- (10) Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ by mala poskytovať potrebnú podporu na zabezpečenie zosúladenej a účinnej implementácie systému štátnej prístavnej kontroly. EMSA by mala najmä prispieť k rozvoju a zavedeniu inšpekčnej databázy vytvorenej v súlade s touto smernicou a harmonizovaného systému Spoločenstva v oblasti školenia a posúdenia spôsobilostí inšpektorov štátnej prístavnej kontroly členskými štátmi.
- (11) V rámci účinného systému štátnej prístavnej kontroly by sa malo zabezpečiť, aby sa pravidelné inšpekcie vykonávali na všetkých lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Inšpekcie by sa mali zamerať na lode, ktoré nesplňajú normy, kým kvalitné lode, t. j. lode, ktoré majú uspokojivé inšpekčné záznamy alebo ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý spĺňa požiadavky Dobrovoľného systému auditu členských štátov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), by mali byť odmeňované menej častými inšpekciami. Členské štáty by preto mali najmä celkovo uprednostniť lode, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, s vysokorizikovým profilom.
- (12) Tieto nové inšpekčné opatrenia by sa mali začleniť do systému štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva hneď po definovaní jeho rôznych aspektov a na základe systému spoločnej inšpekcie, pri ktorom každý členský štát spravodlivo prispieva k dosahovaniu cieľa Spoločenstva, ktorým je komplexný inšpekčný systém, a o objem inšpekcií sa delia členské štáty rovnakým spôsobom. Tento systém spoločných inšpekcií by sa mal prehodnotiť, aby sa vzali do úvahy získané skúsenosti s novým systémom štátnej prístavnej kontroly a s cieľom zlepšiť jeho účinnosť. Členské štáty by navyše mali zamestnávať a zachovávať potrebné množstvo pracovníkov vrátane kvalifikovaných inšpektorov, berúc pritom do úvahy objem a charakter lodnej dopravy v každom prístave.
- (13) Inšpekčný systém zriadený touto smernicou zohľadňuje prácu vykonanú prostredníctvom Parížskeho MoP. Keďže vývoj v rámci Parížskeho MoP by sa mal schváliť na úrovni Spoločenstva predtým, než sa bude uplatňovať v rámci Európskej únie, mala by sa zriadiť a udržiavať úzka koordinácia medzi Spoločenstvom a Parížskym MoP s cieľom v čo najväčšej možnej miere uľahčiť konvergenciu.
- (14) Komisia by mala v úzkej spolupráci s Parížskym MoP spravovať a aktualizovať inšpekčnú databázu. Inšpekčná databáza by mala obsahovať inšpekčné údaje členských štátov a všetkých signatárov Parížskeho MoP. Pokiaľ námorný informačný systém Spoločenstva SafeSeaNet nebude plne funkčný a neumožní automatické zaznamenávanie údajov o zastaveniach lodí do inšpekčnej databázy, členské štáty by mali Komisii poskytovať potrebné informácie, aby sa zabezpečilo riadne monitorovanie uplatňovania tejto smernice, najmä pokiaľ ide o pohyby lodí. Komisia by mala na základe inšpekčných údajov od členských štátov vyhľadať v inšpekčnej databáze údaje o rizikovom profile lodí, o lodiach, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, a o pohyboch lodí a mala by vypočítavať inšpekčné záväzky pre každý členský štát. Inšpekčná databáza by tiež mala byť schopná komunikovať s inými databázami Spoločenstva, ktoré súvisia s námornou bezpečnosťou.
- (15) Členské štáty by sa mali pokúšať o preskúmanie metódy vypracovania bieleho, sivého a čierneho zoznamu vlajkových štátov v rámci Parížskeho MoP, aby sa zabezpečila jeho spravodlivosť najmä vo vzťahu k zaobchádzaniu s vlajkovými štátmi s malými flotilami.
- (16) Pravidlá a postupy pre inšpekcie štátnej prístavnej kontroly vrátane kritérií na zadržanie lodí by mali byť harmonizované, aby zaistili súdržnú efektívnosť vo všetkých prístavoch a na kotviskách, čo môže podstatne znížiť selektívny výber niektorých prístavov určenia s cieľom vyhnúť sa sieti náležitej kontroly.
- (17) Pravidelné a dodatočné inšpekcie by mali zahŕňať preskúmanie vopred stanovených oblastí pre každú loď, ktoré sa budú líšiť v závislosti od typu lode, druhu inšpekcie a zistení predchádzajúcich inšpekcií štátnej prístavnej kontroly. Inšpekčná databáza by mala určiť prvky, ktoré identifikujú rizikové oblasti, ktoré je potrebné skontrolovať počas každej inšpekcie.
- (18) Určité kategórie lodí predstavujú od istého veku veľké nebezpečenstvo nehody alebo znečistenia, a preto by mali podliehať rozšírenej inšpekcii. Mali by sa ustanoviť podrobnosti o takejto rozšírenej inšpekcii.
- (19) Podľa inšpekčného systému ustanoveného touto smernicou intervaly medzi pravidelnými inšpekciami lodí závisia od ich rizikového profilu, ktorý je určený niektorými generickými a historickými parametrami. Pre vysokorizikové lode by tento interval nemal presiahnuť šesť mesiacov.
- (20) Prístavné orgány alebo subjekty alebo orgány či subjekty určené na tento účel by oznámenia o príchodoch lodí mali odosielať v rámci možnosti okamžite po ich získaní, aby príslušným orgánom štátnej prístavnej kontroly poskytl informácie o lodiach v prístavoch a na kotviskách.

(1) Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Niektoré lode predstavujú zjavné riziko pre námornú bezpečnosť a morské prostredie pre svoj zlý stav, výkon vlajkového štátu a predchádzajúce udalosti. Spoločenstvo má preto opodstatnený dôvod, aby odrádzalo tieto lode od vstupu do prístavov a na kotviská členských štátov. Zamietnutie vstupu by malo byť primerané a mohlo by viesť k trvalému zamietnutiu vstupu, ak prevádzkovateľ lode trvale nevykonáva opravu napriek viacerým zamietnutiam vstupu a zadržaniam v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Každé tretie zamietnutie vstupu sa môže zrušiť, len ak sa splní niekoľko podmienok s cieľom zabezpečiť, že dotknutú loď možno bezpečne prevádzkovať vo vodách Spoločenstva, a to najmä v súvislosti s vlajkovým štátom lode a správcovskou spoločnosťou. Inak by loď mala mať trvalo zamietnutý vstup do prístavov a na kotviská členských štátov. V každom prípade by každé ďalšie zadržanie dotknutej lode malo viesť k trvalému zamietnutiu vstupu do prístavov a na kotviská členských štátov. V záujme transparentnosti by sa mal uverejniť zoznam lodí, ktorým sa zamietne vstup do prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.
- (22) S cieľom znížiť zaťaženie určitých správnych orgánov a spoločností opakovanými inšpekciami by sa prehliadky podľa smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave⁽¹⁾, ktoré vykonáva na prevozných lodí ro-ro alebo osobnom vysokorýchlostnom plavidle hostiteľský štát, ktorý nie je vlajkovým štátom plavidla, a ktoré zahŕňajú prinajmenšom všetky body rozšírenej inšpekcie, mali zohľadniť pri výpočte rizikového profilu lode, časového odstupu medzi inšpekciami a pri stanovení, či sa splnil inšpekčný záväzok každého členského štátu. Komisia by okrem toho mala preskúmať, či je vhodné, aby sa smernica 1999/35/ES v budúcnosti zmenila a doplnila s cieľom zvýšiť úroveň bezpečnosti potrebnú na prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel, ktoré sa plavia do prístavov členských štátov a z nich.
- (23) Mala by sa odstrániť nehoda s ustanoveniami príslušných dohôv. Lode, na ktorých sa požaduje uskutočnenie opráv, by mali byť zadržané v prípadoch, ak zistená nehoda predstavuje jasné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, až kým sa nedostatky neodstránia.
- (24) Malo by existovať právo odvolať sa voči príkazom príslušných orgánov na zadržanie s cieľom zabrániť neodôvodneným rozhodnutiam, ktoré by mohli spôsobiť nenáležité zadržanie alebo oneskorenie. Členské štáty by mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť, aby sa odvolania riešili v primeranom čase v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.
- (25) Orgány a inšpektori, ktorí sa zúčastňujú na činnostiach štátnej prístavnej kontroly, by nemali mať žiadny konflikt záujmov s inšpekčným prístavom alebo kontrolovanými loďami alebo konflikt súvisiacich záujmov. Inšpektori by mali mať primeranú kvalifikáciu a absolvovať príslušné školenia, aby si udržali a zlepšili svoje odborné znalosti v oblasti vykonávania inšpekcií. Členské štáty by mali spolupracovať pri vývoji a podpore harmonizovaného systému Spoločenstva v oblasti školenia a posúdenia spôsobilosti inšpektorov.
- (26) Lodivodi a prístavné orgány alebo subjekty by mali mať možnosť poskytovať užitočné informácie o zjavných anomáliách zistených na palubách lodí.
- (27) Mali by sa vyšetrovať sťažnosti, ktoré predložili osoby s oprávneným záujmom, týkajúce sa životných a pracovných podmienok na lodiach. Každá osoba, ktorá podáva sťažnosť, by mala byť informovaná o následných opatreniach prijatých na základe jej sťažnosti.
- (28) Spolupráca medzi príslušnými orgánmi členských štátov a inými orgánmi alebo organizáciami je nevyhnutná na zabezpečenie efektívneho sledovania, pokiaľ ide o lode s nedostatkami, ktorým bol povolený vstup, a pokiaľ ide o výmenu informácií o lodiach v prístave.
- (29) Inšpekčná databáza je nevyhnutnou súčasťou štátnej prístavnej kontroly, a preto by členské štáty mali zabezpečiť, že sa bude aktualizovať v súlade s požiadavkami Spoločenstva.
- (30) Uverejnenie informácií o lodiach a ich prevádzkovateľoch alebo spoločnostiach, ktoré nedodržiavajú medzinárodné normy o bezpečnosti, zdraví a ochrane morského prostredia, zohľadňujúc veľkosť flotily spoločností, môže byť efektívnym odrádzajúcim prostriedkom pre lodných prepravcov používať takéto lode a podnetom pre ich vlastníkov uskutočniť opravy. Pokiaľ ide o poskytovanie informácií, Komisia by mala úzko spolupracovať s Parížskym MoP a zohľadniť všetky uverejnené informácie s cieľom zabrániť zbytočnej duplicite. Členské štáty by mali byť povinné poskytnúť príslušné informácie len raz.
- (31) Všetky náklady inšpekcií, ktoré oprávňujú zadržanie lodí, a náklady, ktoré vznikli zrušením zamietnutia vstupu, by mal znášať vlastník alebo prevádzkovateľ.

(1) Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (33) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu tejto smernice, aby sa uplatnili následné zmeny k dohovoru, medzinárodným kódexom a rezolúciám vzťahujúcim sa na ňu, a na stanovenie pravidiel vykonávania ustanovení článkov 8 a 10. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (34) Keďže ciele tejto smernice, a to obmedzenie lodnej prepravy nespĺňajúcej normy vo vodách, ktoré spadajú pod jurisdikciu členských štátov, zlepšením inšpekčného systému Spoločenstva pre námorné lode a vytvorenie preventívnych nástrojov v oblasti znečisťovania morí, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (35) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní so smernicou 95/21/ES. Povinnosť transponovať nezmenené ustanovenia vyplýva z uvedenej smernice.
- (36) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov súvisiacich s lehotami na transpozíciu smerníc stanovených v prílohe XV časti B do vnútroštátneho práva.
- (37) Systém štátnej prístavnej kontroly zriadený v súlade s touto smernicou by sa mal implementovať v rovnaký deň vo všetkých členských štátoch. V tejto súvislosti by Komisia mala zabezpečiť prijatie vhodných prípravných opatrení vrátane odskúšania inšpekčnej databázy a poskytnutia školenia inšpektorom.
- (38) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (39) Aby sa nekládlo neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, pravidlo *de minimis* by malo týmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice, čo znamená, že ak tieto členské štáty spĺňajú určité kritériá, nie sú povinné túto smernicu transponovať.
- (40) S cieľom zohľadniť skutočnosť, že francúzske zámorské departmány patria do inej geografickej oblasti, že sú vo väčšine prípadov zmluvnými stranami iných regionálnych memorand o štátnej prístavnej kontrole ako Parížskeho MoP a že dopravné prúdy medzi nimi a európskou pevninou sú veľmi obmedzené, dotknutému členskému štátu by sa malo umožniť vylúčiť tieto prístavy zo systému štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Cieľ

Cieľom tejto smernice je pomôcť podstatne znížiť lodnú prepravu nespĺňajúcu normy vo vodách, ktoré spadajú pod jurisdikciu členských štátov, prostredníctvom:

- a) zvýšenia zhody s medzinárodnými právnymi predpismi a príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ochrane morského prostredia a životných a pracovných podmienkach na lodiach všetkých vlajok;
- b) stanovenia spoločných kritérií kontroly lodí prístavným štátom a harmonizácie postupov inšpekcie a zadržania, vychádzajúc z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP;
- c) zavedenia systému štátnej prístavnej kontroly v Spoločenstve založenom na inšpekciách vykonávaných v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP so zámerom, aby sa inšpekcie vykonávali na všetkých lodiach s tým, že ich frekvencia bude závisieť od ich rizikového profilu, pričom lode s vyšším rizikom budú podliehať dôkladnejšej inšpekcii, ktorá sa uskutoční v kratších intervaloch.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „dohovory“ znamenajú nasledujúce dohovory s ich protokolmi a zmenami, ako aj príslušné právne záväzné kódexy v ich aktualizovanom znení:
 - a) Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1966 (LL 66);
 - b) Medzinárodný dohovor pre bezpečnosť ľudského života na mori, 1974 (SOLAS 74);
 - c) Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, 1973, a príslušný protokol z roku 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) Medzinárodný dohovor o normách výcviku, vydávaní osvedčení a strážnej službe námorníkov, 1978 (STCW 78/95);
 - e) Dohovor o medzinárodných pravidlách zabránenia zrážkam na mori, 1972 (Colreg 72);
 - f) Medzinárodný dohovor o vymeriavaní lodí, 1969 (ITC 69);
 - g) Dohovor o obchodnom loďstve (Minimálne štandardy), 1976 (MOP č. 147);
 - h) Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropou, 1992 (CLC 92);
2. „Parížske MoP“ znamená Memorandum o porozumení o štátnej prístavnej kontrole podpísané v Paríži 26. januára 1982 v jeho aktualizovanom znení;
3. „Rámec a postupy dobrovoľného systému auditu členského štátu Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO)“ znamená rezolúciu zhromaždenia IMO A.974(24);
4. „región Parížskeho MoP“ znamená územie, na ktorom štáty, ktoré sú signatármi Parížskeho MoP, vykonávajú inšpekcie v kontexte Parížskeho MoP;
5. „loď“ znamená akékoľvek námorné plavidlo, na ktoré sa vzťahuje jeden alebo viacero dohovorov a ktoré sa plaví pod inou vlajkou ako prístavného štátu;
6. „prepojenie medzi loďou a prístavom“ znamená vzájomné pôsobenia, ktoré nastávajú vtedy, keď je loď priamo a okamžite ovplyvnená činnosťami, ku ktorým patrí pohyb osôb alebo tovaru na loď a z lode alebo poskytovanie prístavných služieb;
7. „loď na kotvisku“ znamená loď v prístave alebo v inej oblasti v rámci jurisdikcie prístavu, ale nie v prístavisku, pričom dochádza k prepojeniu medzi loďou a prístavom;
8. „inšpektor“ znamená zamestnanca verejného sektora alebo inú osobu, ktorá je náležite poverená príslušným orgánom členského štátu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly a zodpovedá sa tomuto orgánu;
9. „príslušný orgán“ znamená námorný orgán zodpovedný za štátnu prístavnú kontrolu v súlade s touto smernicou;
10. „noc“ znamená každé obdobie, ktoré podľa definície vo vnútroštátnom práve trvá minimálne sedem hodín a v každom prípade zahŕňa čas od polnoci do 5.00 hod.;
11. „úvodná inšpekcia“ znamená návštevu inšpektora na palube lode s cieľom skontrolovať plnenie príslušných dohovorov a predpisov vrátane prinajmenšom kontroly požadovanej v článku 13 ods. 1;
12. „podrobnejšia inšpekcia“ znamená inšpekciu lode, jej zariadenia a posádky ako celku alebo prípadne ich častí, ktoré sú predmetom hĺbkového preskúmania podľa okolností stanovených v článku 13 ods. 3, ktorá pokrýva konštrukciu lode, jej zariadenie, posádku, životné a pracovné podmienky a zhodu s postupmi lodnej prevádzky;
13. „rozšírená inšpekcia“ znamená inšpekciu, ktorá zahŕňa aspoň body uvedené v prílohe VII. Rozšírená inšpekcia môže zahŕňať podrobnejšiu inšpekciu, kedykoľvek sú na to jasné dôvody v súlade s článkom 13 ods. 3;
14. „sťažnosť“ znamená akúkoľvek informáciu alebo správu, ktorú predložila akákoľvek osoba alebo organizácia s oprávneným záujmom o bezpečnosť lode vrátane záujmu o bezpečnosť alebo zdravie jej posádky, životné a pracovné podmienky na lodi a prevenciu znečisťovania;
15. „zadržanie“ znamená formálny zákaz pre loď pokračovať v plavbe v dôsledku zistených nedostatkov, ktoré samostatne alebo spolu robia loď neschopnú plavby na mori;

16. „príkaz na zamietnutie vstupu“ znamená rozhodnutie vydané kapitánovi lode, spoločnosti zodpovednej za loď a vlajkovému štátu, v ktorom sa im oznamuje, že loď bude zamietnutý vstup do všetkých prístavov a na kotviská Spoločenstva;
17. „zastavenie činnosti“ znamená formálny zákaz pre loď pokračovať v činnosti v dôsledku zistených nedostatkov, ktoré by samostatne alebo spolu znamenali ohrozenie pokračujúcej plavby;
18. „spoločnosť“ znamená osobu, ktorá vlastní loď, alebo akúkoľvek inú organizáciu alebo osobu, ktorou je napr. manažér alebo nájomca lode, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku lode od jej vlastníka a ktorá pri preberaní tejto zodpovednosti súhlasila s tým, že na seba preberie všetky povinnosti a záväzky stanovené v Medzinárodnom kódexe bezpečného riadenia lodí (ISM);
19. „uznaná organizácia“ znamená klasifikačnú spoločnosť alebo iný súkromný subjekt, ktorý vykonáva štatutárne úlohy v mene správneho orgánu vlajkového štátu;
20. „štatutárne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s dohovormi;
21. „osvedčenie o klasifikácii“ znamená dokument, ktorým sa potvrdzuje zhoda s kapitolou II-1 časťou A-1 pravidlom 3-1 SOLAS 74;
22. „inšpekčná databáza“ znamená informačný systém, ktorý napomáha implementáciu systému štátnej prístavnej kontroly v rámci Spoločenstva a ktorý sa týka údajov týkajúcich sa inšpekcií vykonaných v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na akúkoľvek loď a jej posádku, ktorá zastavuje v prístave alebo na kotvisku členského štátu, aby vykonala prepojenie medzi loďou a prístavom.

Francúzsko môže rozhodnúť, že prístavy a kotviská uvedené v tomto odseku nebudú zahŕňať prístavy a kotviská v námorných departmánach uvedených v článku 299 ods. 2 zmluvy.

Ak členský štát vykonáva inšpekciu lode, ktorá sa nachádza vo vodách spadajúcich pod jeho jurisdikciu, a nejde o prístav, pokladá sa to na účely tejto smernice za inšpekciu.

Tento článok nemá vplyv na práva zakročiť, ktoré prináležia členskému štátu podľa príslušných dohovorov.

Členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy a môžu si overiť, že z celkového počtu jednotlivých plavidiel, ktoré v priebehu obdobia troch predchádzajúcich rokov každý rok zastavili v jeho riečnych prístavoch, je menej ako 5 % lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, môžu uplatniť výnimky z ustanovení tejto smernice.

Členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy, oznámia Komisii najneskôr v deň transpozície tejto smernice celkový počet plavidiel a počet lodí, ktoré zastavili v ich prístavoch počas uvedenej trojročnej obdobia, a poskytnú Komisii informácie o každej následnej zmene v uvedených číselných údajoch.

2. Ak hrubá priestornosť lode je menej ako 500, členský štát uplatní tie požiadavky príslušného dohovoru, ktoré sú uplatniteľné, a prijme také nevyhnutné opatrenia v rozsahu, v ktorom sa dohovor neuplatňuje, aby zaistil, že príslušné lode nebudú zreteľne rizikové pre bezpečnosť, zdravie ani životné prostredie. Pri uplatňovaní tohto odseku sa členské štáty riadia prílohou 1 k Parížskemu MoP.

3. Ak sa vykonáva inšpekcia lode, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru, členské štáty zabezpečia, aby zaobchádzanie s takouto loďou a jej posádkou nebolo priaznivejšie ako zaobchádzanie s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou daného dohovoru.

4. Rybárske plavidlá, vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, drevené lode jednoduchej konštrukcie, vládne lode používané na neobchodné ciele a jachty, ktoré neobchodujú, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

Inšpekčné právomoci

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na to, aby boli zákonne oprávnené vykonávať inšpekcie uvedené v tejto smernici na palubách zahraničných lodí v súlade s medzinárodným právom.

2. Členské štáty si zachovávajú vhodné príslušné orgány, v ktorých bude zabezpečený potrebný počet pracovníkov, najmä kvalifikovaných inšpektorov, pre potreby inšpekcie lodí napríklad prostredníctvom naboru nových a prijímajú všetky vhodné opatrenia na zabezpečenie plnenia povinností inšpektorov, tak ako je stanovené touto smernicou, a najmä aby boli k dispozícii na vykonanie inšpekcií vyžadovaných v súlade s touto smernicou.

Článok 5

Inšpekčný systém a ročný inšpekčný záväzok

1. Členské štáty vykonávajú inšpekcie v súlade so systémom výberu opísaným v článku 12 a s ustanoveniami uvedenými v prílohe I.

2. Každý členský štát, aby splnil svoj ročný inšpekčný záväzok, vykoná:

a) inšpekcie na lodiach s faktorom priority I, ako sa uvádza v článku 12 písm. a), ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách, a

b) ročne celkový počet inšpekcií na lodiach s faktorom priority I a II, ako sa uvádza v článku 12 písm. a) a b), ktorý zodpovedá aspoň jeho podielu na celkovom počte inšpekcií, ktoré sa majú ročne vykonať v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP. Inšpekčný podiel každého členského štátu sa zakladá na počte jednotlivých lodí, ktoré zastavia v prístavoch dotknutého členského štátu, vo vzťahu k súčtu počtu jednotlivých lodí, ktoré zastavia v prístavoch jednotlivých štátov v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

3. Na účely výpočtu podielu na celkovom počte inšpekcií, ktoré sa majú ročne vykonať v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, uvedeného v odseku 2 písm. b), sa lode na kotvisku nebudú počítať, pokiaľ dotknutý členský štát nestanoví inak.

Článok 6

Podmienky splnenia inšpekčného záväzku

Členský štát, ktorý nevykonával inšpekcie požadované v článku 5 ods. 2 písm. a), splňa svoj záväzok v súlade s uvedenými ustanoveniami, ak takéto nevykonané inšpekcie neprekročia:

a) 5 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I s vysokorizikovým profilom, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách;

b) 10 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré nemajú vysokorizikový profil a ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

Členské štáty bez ohľadu na percentá uvedené v písmenách a) a b) vykonávajú prednostne inšpekcie na lodiach, ktoré v súlade s informáciami z inšpekčnej databázy nezastavujú často v prístavoch v rámci Spoločenstva.

Členské štáty bez ohľadu na percentá uvedené v písmenách a) a b), pokiaľ ide o lode s faktorom priority I, ktoré zastavujú na kotviskách, vykonávajú prednostne inšpekcie na lodiach s vysokorizikovým profilom, ktoré v súlade s informáciami z inšpekčnej databázy nezastavujú často v prístavoch v rámci Spoločenstva.

Článok 7

Spôsoby umožňujúce vyvážený inšpekčný podiel v rámci Spoločenstva

1. Členský štát, v ktorom celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I presiahne jeho inšpekčný podiel uvedený v článku 5 ods. 2 písm. b), splňa takýto záväzok, ak vykoná taký počet inšpekcií na lodiach s faktorom priority I, ktorý prinajmenšom zodpovedá tomuto inšpekčnému podielu, a ak tento členský štát nevynechá viac ako 30 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

2. Členský štát, v ktorom je celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I a II menej ako inšpekčný podiel uvedený v článku 5 ods. 2 písm. b), splňa tento záväzok, ak vykoná inšpekcie na lodiach s faktorom priority I, ako to vyžaduje článok 5 ods. 2 písm. a), a inšpekcie najmenej na 85 % z celkového počtu lodí s faktorom priority II, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

3. Komisia vo svojom preskúmaní uvedenom v článku 35 preskúma najmä dosah tohto článku na inšpekčný záväzok, pričom zohľadní odborné znalosti a skúsenosti získané v Spoločenstve a na základe Parížskeho MoP. Preskúmanie zohľadní cieľ vykonania inšpekcie na všetkých lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Komisia, ak to bude vhodné, navrhne doplnkové opatrenia s cieľom zlepšiť účinnosť inšpekčného systému, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve, a v prípade potreby i nové preskúmanie dosahu tohto článku v ďalšej etape.

Článok 8

Odklad inšpekcií na neskôr a výnimočné okolnosti

1. Členský štát sa môže rozhodnúť, že odloží inšpekciu lode s faktorom priority I na neskôr za týchto okolností:

a) ak sa inšpekcia môže vykonať pri ďalšom zastavení lode v tom istom členskom štáte za predpokladu, že loď medzitým nezastavuje v žiadnom inom prístave v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP a že odklad nie je dlhší než 15 dní, alebo

b) ak sa inšpekcia môže vykonať v inom prístave zastavenia v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP do 15 dní, ak štát, v ktorom sa tento prístav zastavenia nachádza, vopred súhlasil s vykonaním inšpekcie.

Ak sa inšpekcia odloží na neskôr v súlade s písmenami a) alebo b) a zaznamená sa do inšpekčnej databázy, vynechaná inšpekcia sa nepočíta ako vynechaná inšpekcia voči členským štátom, ktoré odložili inšpekciu na neskôr.

Ak sa však nevykoná inšpekcia na lodi s faktorom priority I, príslušná loď nie je vylúčená z vykonania inšpekcie v ďalšom prístave, v ktorom zastaví v rámci Spoločenstva, v súlade s touto smernicou.

2. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodiach s faktorom priority I z prevádzkových dôvodov, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak sa dôvod vynechania inšpekcie zaznamená do inšpekčnej databázy a došlo k tomu za týchto výnimočných okolností:

- a) v posúdení príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, loď, jej posádku, prístav alebo morské prostredie alebo
- b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci; v tomto prípade členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa v prípade potreby mohla vykonať inšpekcia na lodiach, ktoré pravidelne zastavujú počas noci.

3. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodi na kotvisku, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak:

- a) sa na lodi vykoná inšpekcia v inom prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v súlade s prílohou I do 15 dní alebo
- b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci alebo je toto zastavenie prikrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo, a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze, alebo
- c) podľa posúdenia príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode, jej posádky, prístav alebo morské prostredie a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze.

4. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, týkajúce sa pravidiel vykonávania tohto článku, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3.

Článok 9

Oznámenie o príchode lodí

1. Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá je v súlade s článkom 14 spôsobilá na rozšírenú inšpekciu a viazaná na prístav alebo kotvisko členského štátu, oznámi svoj príchod v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe III.

2. Prístavný orgán alebo subjekt alebo orgán alebo subjekt určený na tento účel hneď po prijatí oznámenia uvedeného v odseku 1 tohto článku a v článku 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu⁽¹⁾, zašle takéto informácie príslušnému orgánu.

3. Pokiaľ ide o akékoľvek oznámenie uvedené v tomto článku, vždy sa podľa možnosti použijú elektronické prostriedky.

4. Pokiaľ ide o oznámenia lodí, postupy a formáty vytvorené členskými štátmi na účely prílohy III k tejto smernici musia byť v súlade s príslušnými ustanoveniami uvedenými v smernici 2002/59/ES.

Článok 10

Rizikový profil lode

1. Všetkým lodiam, ktoré zastavia v prístave alebo na kotvisku členského štátu, sa v inšpekčnej databáze priradí rizikový profil lode, na základe ktorého sa pre ne určí prioritá vykonania inšpekcií, intervaly medzi inšpekciami a rozsah inšpekcií.

2. Rizikový profil lode sa určí kombináciou generických a historických rizikových parametrov takto:

a) generické parametre:

generické parametre sa zakladajú na type, veku, vlajke, uznávaných zainteresovaných organizáciách a výkone spoločnosti v súlade s prílohou I časťou I.1 a prílohou II;

b) historické parametre:

historické parametre sa zakladajú na počte nedostatkov a zdržaní v priebehu daného obdobia v súlade s prílohou I časťou I.2 a prílohou II.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, týkajúce sa pravidiel vykonávania tohto článku, najmä:

- a) kritérií súvisiacich s vlajkovým štátom;
- b) kritérií súvisiacich s výkonom spoločnosti,

sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3 a sú založené na odborných znalostiach v rámci Parížskeho MoP.

Článok 11

Frekvencia inšpekcí

Lode, ktoré zastavujú v prístavoch alebo na kotviskách v rámci Spoločenstva, podliehajú pravidelným inšpekciam alebo dodatočnej inšpekcii takto:

- a) lode podliehajú pravidelným inšpekciam vo vopred určených intervaloch v závislosti od ich rizikového profilu v súlade s prílohou I časťou I. Interval medzi pravidelnými inšpekciami lodí sa pri znížení rizika predlži. V prípade lodí s vysokorizikovým profilom nepresiahne tento interval šesť mesiacov;
- b) lode podliehajú dodatočnej inšpekcii bez ohľadu na obdobie od ich poslednej pravidelnej inšpekcie takto:
 - príslušný orgán zabezpečí, aby sa inšpekcia vykonala na lodiach, na ktoré sa uplatňujú prvoradé faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2A;
 - na lodiach, na ktoré sa uplatňujú neočakávané faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2B, sa môže vykonať inšpekcia. Rozhodnutie o vykonaní takejto dodatočnej inšpekcie sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu.

Článok 12

Výber lodí na inšpekciu

Príslušný orgán zabezpečí, aby sa lode vyberali na inšpekciu na základe ich rizikového profilu opísaného v prílohe I časti I a vtedy, ak sa vyskytnú prvoradé alebo neočakávané faktory v súlade s prílohou I časťou II bodmi 2A a 2B.

Na účely inšpekcie lodí príslušný orgán:

- a) vyberie lode, ktoré sa musia podrobiť povinnej inšpekcii, uvedené ako lode „s faktorom priority I“, v súlade so systémom výberu opísaným v prílohe I časti II bode 3A;
- b) môže vybrať lode, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, uvedené ako lode „s faktorom priority II“, v súlade s prílohou I časťou II bodom 3B.

Článok 13

Úvodná inšpekcia a podrobnejšia inšpekcia

Členské štáty zabezpečia, aby lode, ktoré boli vybrané na inšpekciu v súlade s článkom 12, podliehali úvodnej inšpekcii alebo podrobnejšej inšpekcii takto:

1. príslušný orgán zabezpečí, aby inšpektor pri každej úvodnej inšpekcii lode minimálne:
 - a) skontroloval osvedčenia a dokumenty uvedené v prílohe IV, ktoré sa musia uchovávať na palube v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva v oblasti námornej dopravy a dohovormi súvisiacimi s bezpečnosťou a ochranou;
 - b) v prípade potreby overil, či nevyriešené nedostatky zistené počas predchádzajúcej inšpekcie, ktorú vykonal členský štát alebo signatársky štát Parížskeho MoP, boli odstránené;
 - c) sa presvedčil o celkovom stave lode vrátane strojovne a ubytovania, vrátane hygienických podmienok na lodi;
2. ak sa po vykonaní inšpekcie uvedenej v bode 1 odstránenie nedostatkov, ktoré sa uskutočnia v ďalšom prístave zastavenia, zaznamená do inšpekčnej databázy, príslušný orgán tohto ďalšieho prístavu môže rozhodnúť o tom, že sa nevykonajú overenia uvedené v bode 1 písm. a) a c);
3. vždy keď sú jasné dôvody na konštatovanie po inšpekcii uvedenej v bode 1, že stav lode, jej zariadenia alebo posádky dostatočne nespĺňa príslušné požiadavky dohovoru, vykoná sa podrobnejšia inšpekcia vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky.

„Jasné dôvody“ existujú vtedy, ak inšpektor nájde dôkaz, ktorý na základe jeho odborného posúdenia oprávňuje podrobnejšiu inšpekciu lode, jej zariadenia alebo jej posádky.

Príklady „jasných dôvodov“ sú uvedené v prílohe V.

Článok 14

Rozšírená inšpekcia

1. Loďami, na ktorých sa má vykonať rozšírená inšpekcia v súlade s prílohou I časťou II bodmi 3A a 3B, sú tieto kategórie lodí:

- lode s vysokorizikovým profilom,
- osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov,
- lode s vysokorizikovým profilom alebo osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov, v prípadoch prvoradých alebo neočakávaných faktorov,
- lode, ktoré na základe príkazu na zamietnutie vstupu vydaného v súlade s článkom 16 podliehajú opakovanej inšpekcii.

2. Prevádzkovateľ alebo kapitán lode zabezpečí, aby bol v prevádzkovom pláne dostatočný čas na vykonanie rozšírenej inšpekcie.

Bez toho, aby boli dotknuté kontrolné opatrenia požadované na bezpečnostné účely, loď zostáva v prístave až do ukončenia inšpekcie.

3. Po prijatí predbežného oznámenia od lode, na ktorej sa má vykonať pravidelná rozšírená inšpekcia, príslušný orgán informuje loď o tom, ak sa rozšírená inšpekcia nevykoná.

4. Rozsah rozšírenej inšpekcie vrátane rizikových oblastí, na ktoré sa má vzťahovať, je uvedený v prílohe VII. Komisia v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 prijme opatrenia na vykonávanie prílohy VII.

Článok 15

Usmernenia a postupy týkajúce sa bezpečnosti a ochrany

1. Členské štáty zabezpečia, aby ich inšpektori postupovali v súlade s postupmi a usmerneniami uvedenými v prílohe VI.

2. Pokiaľ ide o bezpečnostné kontroly, členské štáty uplatňujú príslušné postupy uvedené v prílohe VI k tejto smernici na všetky lode uvedené v článku 3 ods. 1, 2 a 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ⁽¹⁾, zastavujúce v ich

prístavoch a na kotviskách, pokiaľ sa neplavia pod vlajkou prístavného štátu vykonávajúceho inšpekciu.

3. Ustanovenia článku 14 tejto smernice súvisiace s rozšírenými inšpekciami sa uplatňujú na prepravné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá uvedené v článku 2 písm. a) a b) smernice 1999/35/ES.

Ak prehliadku lode uskutočnil v súlade s článkami 6 a 8 smernice 1999/35/ES hostiteľský štát, ktorý nie je vlajkovým štátom lode, takáto osobitná prehliadka sa zaznamená ako podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia, podľa typu prehliadky, do inšpekčnej databázy a zohľadní sa na účely článkov 10, 11 a 12 tejto smernice a pri výpočte, ktorým sa stanoví, či každý členský štát splnil inšpekčný záväzok, za predpokladu, že sa vzali do úvahy všetky body uvedené v prílohe VII k tejto smernici.

Bez toho, aby sa zabránilo prevádzke prepravnej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla na základe rozhodnutia podľa článku 10 smernice 1999/35/ES, uplatňujú sa podľa potreby ustanovenia tejto smernice týkajúce sa nedostatkov, zadržania, zamietnutia vstupu a opatrení po vykonaní inšpekcie, zadržaní alebo zamietnutí vstupu.

4. Komisia môže v prípade potreby v súlade s postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 prijať pravidlá harmonizovaného vykonávania odsekov 1 a 2 tohto článku.

Článok 16

Opatrenia na zamietnutie vstupu týkajúce sa určitých lodí

1. Členský štát zabezpečí, aby sa každej lodi, ktorá

— sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do čierneho zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného Komisiou, a ktorá bola zadržaná alebo bol vydaný príkaz na zamedzenie jej prevádzky podľa smernice 1999/35/ES viac ako dvakrát v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, alebo

— sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do sivého zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a uverejňovaného každoročne Komisiou, a ktorá bola zadržaná alebo bol vydaný príkaz na zamedzenie jej prevádzky podľa smernice 1999/35/ES viac ako dvakrát v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP,

zamietol vstup do jeho prístavov a na kotviská okrem prípadov uvedených v článku 21 ods. 6.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6.

Zamietnutie vstupu platí okamžite po tom, ako loď opustí prístav alebo kotvisko, v ktorom sa podrobila tretiemu zadržaniu a v ktorom bol vydaný príkaz na zamietnutie vstupu.

2. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí troch mesiacov od dátumu vydania tohto príkazu a po splnení podmienok uvedených v odsekoch 3 až 9 prílohy VIII.

Ak sa príkaz na zamietnutie vstupu lodi vydá druhýkrát, toto obdobie predstavuje 12 mesiacov.

3. Výsledkom každého ďalšieho zadržania v prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva bude, že sa lodi zamietne vstup do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva. Tento tretí príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť po uplynutí 24 mesiacov od jeho vydania, len ak:

— sa loď plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania nespadá ani do čierneho ani do sivého zoznamu uvedeného v odseku 1,

— štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie, ktoré sú uznané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (prepracované znenie) ⁽¹⁾,

— loď spravuje spoločnosť s vysokou úrovňou výkonnosti podľa prílohy I časti I bodu 1 a

— sa splnili podmienky uvedené v odsekoch 3 až 9 prílohy VIII.

Akákoľvek loď, ktorá nespĺňa kritériá uvedené v tomto odseku, má po uplynutí 24 mesiacov od vydania príkazu trvalo zamietnutý vstup do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.

4. Dôsledkom akéhokoľvek ďalšieho zadržania v prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva po treťom zamietnutí vstupu je trvalé zamietnutie vstupu lode do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.

5. Na účely tohto článku členské štáty dosiahnu zhodu s postupmi ustanovenými v prílohe VIII.

Článok 17

Podávanie inšpekčnej správy kapitánovi

Po ukončení inšpekcie, podrobnejšej inšpekcie alebo rozšírenej inšpekcie inšpektor vypracuje správu v súlade s prílohou IX. Kapitánovi lode sa poskytne kópia inšpekčnej správy.

Článok 18

Sťažnosti

Všetky sťažnosti podliehajú rýchlemu počiatočnému posúdeniu príslušným orgánom. Toto posúdenie umožňuje určiť, či je sťažnosť opodstatnená.

Ak je to tak, príslušný orgán sa musí sťažnosťou zaoberať zodpovedajúcim spôsobom, predovšetkým zabezpečiť, aby každá osoba priamo dotknutá sťažnosťou mohla uviesť svoje stanoviská.

Ak príslušný orgán považuje sťažnosť za zjavne neodôvodnenú, informuje sťažovateľa o svojom rozhodnutí a jeho dôvodoch.

Identita sťažovateľa sa nesmie oznámiť kapitánovi ani vlastníčkovi príslušnej lode. Inšpektor zabezpečuje dôvernú rozpravu s členmi posádky.

Členské štáty informujú správny orgán vlajkového štátu a prípadne aj Medzinárodnú organizáciu práce (MOP) o sťažnostiach, ktoré neboli zjavne neodôvodnené, a o následných prijatých opatreniach.

Článok 19

Odstránenie nedostatkov a zadržanie

1. Príslušný orgán sa uistí, že všetky nedostatky potvrdené alebo odhalené inšpekciou sú odstránené alebo sa odstránia v súlade s dohovormi.

2. V prípade nedostatkov, ktoré predstavujú jasné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, príslušný orgán prístavného štátu, v ktorom sa vykonáva inšpekcia lode, zabezpečí zadržanie lode alebo pozastavenie činnosti, v priebehu ktorej sa objavili nedostatky. Príkaz na zadržanie alebo pozastavenie činnosti sa nezruší, pokiaľ nie je riziko odstránené alebo pokiaľ príslušný orgán nestanoví, že loď môže za predpokladu nevyhnutných podmienok pokračovať v plavbe na mori alebo v činnosti bez rizika pre bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky, prípadne ohrozenia iných lodí a bez neodôvodniteľnej hrozby poškodenia morského prostredia.

⁽¹⁾ Pozri stranu 11 tohto úradného vestníka.

3. Pri výkone svojho odborného posúdenia o tom, či loď má, alebo nemá byť zadržaná, inšpektor použije kritériá uvedené v prílohe X.

4. Ak z inšpekcie vyplynie, že loď nie je vybavená funkčným záznamníkom údajov o plavbe, keď je použitie takého záznamníka povinné v súlade so smernicou 2002/59/ES, príslušný orgán zabezpečí, aby bola táto loď zadržaná.

Ak sa takýto nedostatok nedá ľahko odstrániť v prístave zadržania, príslušný orgán môže povoliť, aby loď pokračovala do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice prístavu zadržania, kde sa nedostatok bude môcť odstrániť, alebo požiadať, aby bol nedostatok odstránený najneskôr do 30 dní, ako sa ustanovuje v usmerneniach vypracovaných v rámci Parížskeho MoP. Na tieto účely sa budú uplatňovať postupy ustanovené článku 21.

5. Vo výnimočných prípadoch, keď celkový stav lode zjavne nespĺňa normy, môže príslušný orgán prerušiť vykonávanie inšpekcie tejto lode až dovtedy, kým zodpovedné strany prijmú nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody s príslušnými požiadavkami dohovorov.

6. V prípade zadržania príslušný orgán bezodkladne písomne informuje spolu s inšpekčnou správou správny orgán vlajkového štátu alebo ak to nie je možné, konzula, alebo v čase jeho neprítomnosti najbližšieho diplomatického zástupcu tohto štátu o všetkých okolnostiach, za ktorých sa zákrok považoval za nevyhnutný. Okrem toho, keď to bude relevantné, budú tiež upovedomení vymenovaní znalci alebo uznané organizácie zodpovedajúce za vydanie klasifikačných osvedčení alebo štatutárnych osvedčení v súlade s dohovormi.

7. Táto smernica sa nedotýka dodatočných požiadaviek dohovorov o oznamovacích postupoch a postupoch podávania správ vo vzťahu k štátnej prístavnej kontrole.

8. Pri vykonávaní štátnej prístavnej kontroly podľa tejto smernice sa vynaloží všetko úsilie na to, aby sa zabránilo neoprávnenému zadržaniu alebo omeškaniu lode. Ak sa loď neoprávnené zadrží alebo sa neoprávnené spôsobí jej omeškanie, vlastníkom alebo prevádzkovateľom je oprávnený na náhradu za akékoľvek utrpené straty alebo škody. V akomkoľvek prípade údajného neoprávneného zadržania alebo omeškania dôkazné bremeno spočíva na vlastníčkovi alebo prevádzkovateľovi lode.

9. S cieľom odbremeniť prístav príslušný orgán môže povoliť, ak je to bezpečné, aby sa zadržaná loď premiestnila do inej časti prístavu. O riziku zaťaženia prístavu sa však neuvažuje pri rozhodovaní o zadržaní alebo uvoľnení zo zadržania.

Prístavné orgány alebo subjekty spolupracujú s príslušným orgánom s cieľom uľahčiť umiestňovanie zadržaných plavidiel.

10. Prístavné orgány alebo subjekty sú čo najskôr informované o vydaní príkazu na zadržanie.

Článok 20

Právo odvolať sa

1. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode, alebo jeho zástupca v členskom štáte má právo odvolať sa proti zadržaniu alebo zamietnutiu vstupu príslušným orgánom. Odvolanie nespôsobí odklad zadržania alebo zamietnutia vstupu.

2. Členské štáty na tento účel ustanovia a udržiavajú príslušné postupy v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

3. Príslušný orgán riadne informuje kapitána lode v zmysle odseku 1 o práve odvolať sa a praktických opatreniach, ktoré s tým súvisia.

4. Keď v dôsledku odvolania sa alebo žiadosti podanej vlastníkom alebo prevádzkovateľom lode, alebo jeho zástupcom dôjde k zrušeniu alebo zmene príkazu na zadržanie alebo zamietnutie vstupu:

a) členské štáty zabezpečia, aby sa inšpekčná databáza bezodkladne zmenila zodpovedajúcim spôsobom;

b) členský štát, v ktorom bol vydaný príkaz na zadržanie alebo zamietnutie vstupu, do 24 hodín od takéhoto rozhodnutia zabezpečí opravu informácií uverejnených v súlade s článkom 26.

Článok 21

Následné opatrenia po inšpekcii a zadržaní

1. Ak nedostatky uvedené v článku 19 ods. 2 nemôžu byť odstránené v inšpekčnom prístave, príslušný orgán daného členského štátu môže povoliť danej lodi bezodkladne odplávať do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice prístavu zadržania, ktorú vyberie kapitán a dotknuté orgány, kde sa môžu prijať následné opatrenia, a to za predpokladu, že sa dodržia podmienky určené príslušným orgánom vlajkového štátu a schválené členským štátom. Takéto podmienky zabezpečia, že loď môže pokračovať v plavbe bez toho, aby ohrozila bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky, bezpečnosť iných lodí a bez neodôvodnenej hrozby poškodenia morského prostredia.

2. Ak je rozhodnutie poslať loď do opravárenskej lodenice dôsledkom nedodržania rezolúcie IMO A. 744(18), či už pokiaľ ide o dokumentáciu lode, alebo poruchy a nedostatky súvisiace so štruktúrou lode, príslušný orgán môže vyžadovať, aby sa potrebné merania hrúbky uskutočnili v prístave zadržania predtým, ako sa lodi povolí vyplávať.

3. V prípadoch uvedených v odseku 1 príslušný orgán členského štátu v inšpekčnom prístave oznámi všetky podmienky plavby príslušnému orgánu štátu, v ktorom sa nachádza opravárenská lodenica, stranám uvedeným v článku 19 ods. 6 a prípadne akýmkoľvek iným orgánom.

Príslušný orgán členského štátu, ktorý prijme takéto oznámenie, informuje upozorňujúci orgán o prijatých opatreniach.

4. Členské štáty prijímajú opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol do akéhokoľvek prístavu alebo na kotvisko v rámci Spoločenstva zamietnutý vstup lodí uvedenej v odseku 1, ktorá vypláva na more:

- a) bez splnenia podmienok určených príslušným orgánom ktoréhokoľvek členského štátu v inšpekčnom prístave alebo
- b) ktoré odmietnu splniť platné požiadavky dohovorov nepriplávaním do určenej opravárenskej lodenice.

Toto zamietnutie sa zachová, pokiaľ vlastník alebo prevádzkovateľ nepredloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom boli zistené nedostatky na lodi, uspokojivý dôkaz o tom, že loď plne spĺňa všetky platné požiadavky dohovorov.

5. V prípadoch uvedených v odseku 4 písm. a) príslušný orgán členského štátu, v ktorom boli zistené nedostatky na lodi, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

V prípadoch uvedených v odseku 4 písm. b) príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza opravárenská lodenica, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

Pred odmietnutím vstupu môže členský štát požiadať o konzultáciu so správnym orgánom vlajkového štátu príslušnej lode.

6. Odchylné od ustanovení odseku 4 môže byť vstup do určitého prístavu alebo na kotvisko povolený príslušným orgánom daného prístavného štátu v prípade vyššej moci alebo prvoradých bezpečnostných dôvodov alebo s cieľom

znižit' alebo minimalizovať riziko znečistenia alebo odstrániť nedostatky, a to za predpokladu, že vlastník, prevádzkovateľ alebo kapitán lode uskutočnili zodpovedajúce opatrenia na uspokojenie príslušného orgánu členského štátu s cieľom zabezpečiť bezpečný vstup.

Článok 22

Odborný profil inšpektorov

1. Inšpekcie vykonávajú len inšpektori, ktorí spĺňajú kvalifikačné kritériá uvedené v prílohe XI a ktorých príslušný orgán oprávnil vykonávať štátnu prístavnú kontrolu.

2. V prípade, že príslušný orgán prístavného štátu nemôže zabezpečiť odborné posúdenie, inšpektorovi tohto príslušného orgánu môže pomáhať akákoľvek osoba s požadovanou odbornou znalosťou.

3. Príslušný orgán, inšpektori, ktorí vykonávajú štátnu prístavnú kontrolu, a osoby, ktoré im pomáhajú, nesmú mať žiadne obchodné záujmy v inšpekčnom prístave ani na kontrolovanej lodi a inšpektori nesmú byť ani zamestnaní v mimovládnych organizáciách, ktoré vydávajú štatutárne a klasifikačné osvedčenia alebo ktoré vykonávajú prehliadky nevyhnutné na vydávanie týchto osvedčení lodiam, ani vykonávať prácu v mene týchto mimovládnych organizácií.

4. Každý inšpektor vlastní osobný preukaz vo forme identifikačnej karty, ktorú vydal príslušný orgán v súlade so smernicou Komisie 96/40/ES z 25. júna 1996 stanovujúcou spoločný vzor preukazu totožnosti inšpektorov vykonávajúcich štátny prístavný dozor⁽¹⁾.

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa overila spôsobilosť inšpektorov a to, či spĺňajú minimálne kritériá uvedené v prílohe XI, predtým, ako ich poveria vykonávaním inšpekcií, a potom pravidelne na základe systému školenia uvedeného v odseku 7.

6. Členské štáty zabezpečia, aby inšpektori absolvovali príslušné školenia súvisiace so zmenami systému štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve, ako sa ustanovuje v tejto smernici a zmenách a doplneniach dohovorov.

7. V spolupráci s členskými štátmi Komisia vyvíja a podporuje harmonizovaný systém Spoločenstva na účely školenia a posudzovania spôsobilosti inšpektorov štátnej prístavnej kontroly členskými štátmi.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 196, 7.8.1996, s. 8.

Článok 23

Správy lodivodov a prístavných orgánov

1. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby ich lodivodi zaoberajúci sa navádzaním lodí do prístaviska alebo ich vyvedením z prístaviska alebo zamestnaní na lodiach plaviacich sa do prístavu alebo v tranzite v rámci členského štátu okamžite informovali príslušný orgán prístavného alebo prípadne pobrežného štátu o zistení zjavných anomálií pri bežnom vykonávaní ich zvyčajných povinností, ktoré môžu ohroziť bezpečnú plavbu lode alebo ktoré môžu predstavovať hrozbu poškodenia morského prostredia.

2. Ak prístavné orgány alebo subjekty pri vykonávaní svojich zvyčajných povinností zistia, že loď v ich prístave má zjavné anomálie, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť lode alebo ktoré predstavujú hrozbu poškodenia morského prostredia, okamžite informujú príslušný orgán daného prístavného štátu.

3. Členské štáty vyžadujú od lodivodov a prístavných orgánov alebo subjektov, aby podávali aspoň tieto informácie, a to vždy, ak je to možné, v elektronickej podobe:

— informácie o lodi (názov, identifikačné číslo IMO, volací znak a vlajku),

— informácie o plavbe (posledný prístav zastavenia, prístav určenia),

— opis zjavných anomálií, ktoré sa zistili na palube.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade zjavných anomálií oznámených lodivodmi a prístavnými orgánmi alebo subjektmi prijali náležité následné opatrenia, a zaznamenajú údaje o prijatých opatreniach.

5. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 prijať opatrenia na vykonávanie tohto článku vrátane harmonizovaného elektronického formátu a postupov na podávanie správ o zjavných anomáliách lodivodmi a prístavnými orgánmi alebo subjektmi a o následných opatreniach prijatých členskými štátmi.

Článok 24

Inšpekčná databáza

1. Komisia vytvorí, udržiava a aktualizuje inšpekčnú databázu, pričom vychádza z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP.

Inšpekčná databáza obsahuje všetky informácie požadované na zavedenie inšpekčného systému ustanoveného touto smernicou a zahŕňa funkcie stanovené v prílohe XII.

2. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa informácie o skutočnom čase príchodu a skutočnom čase odchodu každej lode, ktorá sa zastaví v ich prístavoch a na kotviskách, preniesli spolu s identifikátorom príslušného prístavu v primeranom čase do inšpekčnej databázy prostredníctvom systému Spoločenstva na výmenu námorných informácií SafeSeaNet uvedeného v článku 3 písm. s) smernice 2002/59/ES. Po prenose týchto informácií do inšpekčnej databázy prostredníctvom siete SafeSeaNet sú členské štáty vyňaté z povinnosti poskytovania údajov v súlade s bodom 1.2 a bodom 2 písm. a) a b) prílohy XIV k tejto smernici.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie, ktoré súvisia s inšpekciou vykonanou v súlade s touto smernicou, preniesli do inšpekčnej databázy okamžite po dokončení inšpekčnej správy alebo zrušení zadržania.

Členské štáty zabezpečia do 72 hodín, aby sa informácie prenesené do inšpekčnej databázy potvrdili na účely overenia.

4. Na základe inšpekčných údajov, ktoré poskytli členské štáty, bude môcť Komisia v inšpekčnej databáze vyhľadať všetky príslušné údaje, ktoré sa týkajú vykonávania tejto smernice, najmä pokiaľ ide o rizikový profil lode, o lodiach, na ktorých je potrebné vykonať inšpekciu, údaje o pohybe lodí a inšpekčné záväzky každého členského štátu.

Členské štáty majú prístup ku všetkým informáciám zaznamenaným v inšpekčnej databáze, ktoré sú potrebné na vykonávanie inšpekčných postupov tejto smernice.

Členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP sa udelí prístup k všetkým údajom, ktoré zaznamenali do inšpekčnej databázy, a k údajom o lodiach, ktoré sa plavia pod ich vlajkou.

Článok 25

Výmena informácií a spolupráca

Každý členský štát zabezpečí, aby jeho prístavné orgány alebo subjekty a ostatné príslušné orgány alebo subjekty poskytli príslušnému orgánu štátnej prístavnej kontroly tieto druhy informácií, ktoré majú k dispozícii:

— informácie oznámené v súlade s článkom 9 a prílohou III,

- informácie o lodiach, ktoré neposkytli žiadne informácie požadované touto smernicou a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu ⁽¹⁾ a smernicou 2002/59/ES, prípadne aj nariadením (ES) č. 725/2004,
- informácie o lodiach, ktoré vyplávali na more bez splnenia ustanovení článkov 7 alebo 10 smernice 2000/59/ES,
- informácie o lodiach, ktorým bol zamietnutý vstup alebo ktoré boli vyhostené z prístavu z bezpečnostných dôvodov,
- informácie o zjavných anomáliách v súlade s článkom 23.

Článok 26

Uverejňovanie informácií

Komisia sprístupní a udržiava na verejnej internetovej stránke informácie o inšpekciách, zadržaniach a zamietnutiach vstupu v súlade s prílohou XIII, pričom vychádza z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP.

Článok 27

Uverejnenie zoznamu spoločností s nízkou a veľmi nízkou úrovňou výkonnosti

Komisia pravidelne vypracúva a na verejnej internetovej stránke uverejňuje informácie o spoločnostiach, ktorých úroveň výkonnosti sa z hľadiska určenia rizikového profilu lode, ako je uvedené v prílohe I časti I, považuje za nízku a veľmi nízku počas obdobia troch alebo viacerých mesiacov.

V súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 Komisia prijme pravidlá na vykonávanie tohto článku, v ktorých spresní najmä podmienky uverejňovania.

Článok 28

Náhrada nákladov

1. Ak by inšpekcie uvedené v článkoch 13 a 14 potvrdili alebo odhalili nedostatky vo vzťahu k požiadavkám dohovoru oprávňujúce na zadržanie lode, tak všetky náklady spojené s inšpekciami v akomkoľvek bežnom účtovnom období hradí vlastník lode alebo prevádzkovateľ, alebo jeho zástupca v prístavnom štáte.

2. Všetky náklady týkajúce sa inšpekcií vykonaných príslušným orgánom členského štátu podľa ustanovení článku 16 a článku 21 ods. 4 hradí vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

3. V prípade zadržania lode všetky náklady spojené so zadržaním v prístave znáša vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

4. Zadržanie sa nezruší, pokiaľ sa neuhradí celá platba alebo pokiaľ sa nezloží dostatočná záruka náhrady týchto nákladov.

Článok 29

Údaje na monitorovanie vykonávania

Členské štáty poskytnú Komisii informácie uvedené v prílohe XIV v časových intervaloch, ktoré sú uvedené v danej prílohe.

Článok 30

Monitorovanie dodržiavania zhody a výkonu členských štátov

S cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie tejto smernice a monitorovať celkové fungovanie systému štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva v súlade s článkom 2 písm. b) bodom i) nariadenia (ES) č. 1406/2002 Komisia zhromažďuje potrebné informácie a uskutočňuje návštevy členských štátov.

Článok 31

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽²⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 32

Postup prijímania zmien a doplnení

Komisia:

a) upravuje prílohy okrem prílohy I s cieľom zohľadniť zmeny a doplnenia právnych predpisov Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ktoré nadobudli účinnosť, ako aj dohovorov, medzinárodných kódexov a rezolúcií príslušných medzinárodných organizácií, a vývoj v rámci Parížskeho MoP;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) mení definície odkazujúce na dohovory, medzinárodné kódexy a rezolúcie a právne predpisy Spoločenstva, ktoré sú relevantné na účely tejto smernice.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3.

Zmeny a doplnenia medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2 sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

Článok 33

Vykonávacie pravidlá

Pri zavádzaní vykonávacích pravidiel uvedených v článku 8 ods. 4, článku 10 ods. 3, článku 14 ods. 4, článku 15 ods. 4, článku 23 ods. 5 a článku 27 v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 a 3 sa Komisia osobitne postará o to, aby tieto pravidlá zohľadnili odborné znalosti a skúsenosti získané pri uplatňovaní inšpekčného systému v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

Článok 34

Sankcie

Členské štáty ustanovia systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych právnych predpisov prijatých na základe tejto smernice a podniknú všetky potrebné opatrenia, aby sa zaistilo, že sa tieto sankcie budú uplatňovať. Tieto sankcie budú účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 35

Preskúmanie

Najneskôr do 30. júna 2012 Komisia preskúma vykonávanie tejto smernice. Preskúmaním sa okrem iného preverí plnenie celkového inšpekčného záväzku Spoločenstva stanoveného v článku 5, počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte, počet vykonaných inšpekcií a zhoda s ročným inšpekčným záväzkom každého členského štátu a vykonávanie článkov 6, 7 a 8.

Komisia oznámi zistenia preskúmania Európskemu parlamentu a Rade a na základe preskúmania určí, či je potrebné navrhnúť zmeny tejto smernice alebo ďalšie právne predpisy v tejto oblasti.

Článok 36

Vykonávanie a oznamovanie

1. Do 31. decembra 2010 členské štáty prijímajú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.

Tieto opatrenia budú uplatňovať od 1. januára 2011.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Zahrnú aj vyhlásenie, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a formulácii vyhlásenia určia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijali v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

4. Okrem toho Komisia pravidelne informuje Európsky parlament a Radu o pokroku pri vykonávaní tejto smernice v členských štátoch najmä s ohľadom na jednotné uplatňovanie inšpekčného systému v Spoločenstve.

Článok 37

Zrušenie

Smernica 95/21/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe XV časti A sa týmto zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2011 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc stanovených v prílohe XV časti B do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe XVI k tejto smernici.

Článok 38

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 39

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament

predseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

predseda

P. NEČAS

PRÍLOHA I

PRVKY INŠPEKČNÉHO SYSTÉMU ŠTÁTNEJ PRÍSTAVNEJ KONTROLY SPOLOČENSTVA

(v zmysle článku 5)

V inšpekčnom systéme štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva sú zahrnuté tieto prvky:

I. Rizikový profil lode

Rizikový profil lode je určený kombináciou týchto generických a historických parametrov:

1. Generické parametre

a) Typ lode

Osobné lode, ropné tankery a chemické tankery, tankery na prepravu plynu a lode na hromadný náklad sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

b) Vek lode

Lode staršie ako dvanásť rokov sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

c) Úroveň výkonnosti vlajkového štátu

i) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s vysokou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s nízkou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

iii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu, pre ktorý bol ukončený audit, a ak je to vhodné, ktorému sa predložil opravný akčný plán, a to v súlade s Rámcom a postupmi dobrovoľného systému auditu členských štátov IMO, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko. V momente prijatia opatrení uvedených v článku 10 ods. 3 vlajkový štát takejto lode musí preukázať súlad s Kódexom pre vykonávanie povinných nástrojov IMO.

d) Uzmané organizácie

i) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s vysokou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

iii) Lode, ktorým osvedčenia vydali organizácie uznané podľa podmienok nariadenia (ES) č. 391/2009, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

e) Úroveň výkonnosti spoločnosti

i) Lode spoločnosti s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode spoločnosti s vysokou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

2. Historické parametre

- i) Lode, ktoré boli zadržané viac ako jeden raz, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- ii) Lode, ktoré mali počas inšpekcie(-í) vykonanej(-ných) v období uvedenom v prílohe II menej nedostatkov, ako je počet uvedený v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- iii) Lode, ktoré neboli zadržané počas obdobia uvedeného v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

Rizikové parametre sa kombinujú prostredníctvom váženia, ktoré odráža relatívny vplyv každého parametra na celkové riziko lode, s cieľom určiť tieto rizikové profily lodí:

- vysoké riziko,
- štandardné riziko,
- nízke riziko.

Pri určovaní týchto rizikových profilov sa väčší dôraz kladie na parametre typu lode, úroveň výkonnosti vlajkového štátu, uznané organizácie a úroveň výkonnosti spoločnosti.

II. Inšpekcie na lodiach

1. Pravidelné inšpekcie

Pravidelné inšpekcie sa vykonávajú vo vopred určených intervaloch. Ich frekvencia sa určí na základe rizikového profilu lode. Interval medzi pravidelnými inšpekciami na lodi s vysokým rizikom nesmie byť dlhší ako šesť mesiacov. Interval medzi pravidelnými inšpekciami na lodi s iným rizikovým profilom sa pri znižovaní rizika predlžuje.

Členské štáty vykonávajú pravidelnú inšpekciu na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných šiestich mesiacov. Na vysokorizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od piateho mesiaca,
- každej lodi so štandardne rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 12 mesiacov. Na štandardne rizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od 10. mesiaca,
- každej lodi s nízkorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 36 mesiacov. Na nízkorizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od 24. mesiaca.

2. Dodatočné inšpekcie

Na lodiach, pre ktoré platia nasledujúce prvoradé alebo neočakávané faktory, sa vykoná inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Potreba vykonať dodatočnú inšpekciu na základe neočakávaných faktorov sa však ponecháva na odborné posúdenie inšpektora.

2A. Prvoradé faktory

Na lodiach, na ktoré sa uplatňujú tieto prvoradé faktory, sa musí vykonať inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie:

- lode, ktoré boli z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené alebo stiahnuté zo svojej triedy od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu,
- lode, ktoré nemožno identifikovať v inšpekčnej databáze,

- lode, ktoré:
 - sa na svojej plavbe do prístavu podieľali na zrážke, uviazli na plytčine alebo stroskotali,
 - boli obvinené z údajného porušenia predpisov o vypúšťaní alebo presakovaní škodlivých látok alebo
 - manévrovali nesprávnym alebo nebezpečným spôsobom, pri ktorom sa nedodrжали opatrenia o trasách prijaté IMO alebo prax a postupy pri bezpečnej plavbe.

2B. Neočakávané faktory

Na lodiach, na ktoré sa uplatňujú tieto neočakávané faktory, sa môže vykonať inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Rozhodnutie vykonať takúto dodatočnú inšpekciu sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu. Ide o:

- lode, ktoré nedodrжали platné znenie odporúčania IMO o plavbe na vjazdoch do Baltského mora,
- lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, o ktorých zjavných anomáliách podali lodivodi alebo prístavné orgány alebo subjekty správy, pričom tieto anomálie môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť plavby alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade s článkom 23 tejto smernice,
- lode, ktoré nespĺnili príslušné požiadavky na oznamovanie uvedené v článku 9 tejto smernice, v smernici 2000/59/ES, smernici 2002/59/ES a prípadne v nariadení (ES) č. 725/2004,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie s oprávneným záujmom o bezpečnú prevádzku lode, životné a pracovné podmienky na palube alebo o prevenciu znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú,
- lode, ktoré boli zadržané pred viac ako tromi mesiacmi,
- lode, pri ktorých boli hlásené nevyriešené nedostatky okrem lodí, ktorých nedostatky sa museli odstrániť do 14 dní po odchode a ktorých nedostatky sa museli odstrániť pred odchodom,
- lode, pri ktorých boli hlásené problémy v súvislosti s ich nákladom, najmä škodlivým a nebezpečným nákladom,
- lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie,
- lode, o ktorých sú známe informácie zo spoľahlivého zdroja, že ich rizikové parametre sa líšia od zaznamenaných parametrov, a tým sa zvýšila úroveň rizika.

3. Výberový systém

3A. Na lodiach s faktorom priority I sa inšpekcie vykonávajú takto:

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných šesť mesiacov,
- každej osobnej lodi, ropnom tankerovi, tankerovi na prepravu plynov, chemickom tankerovi alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, chemického tankera, tankera na prepravu plynu alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

- c) v prípade prvoradého faktora:
- podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokým rizikovým profilom a na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov,
 - podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov.
- 3B. Ak príslušný orgán rozhodne vykonať inšpekciu na lodi s faktorom priority II, uplatňuje sa nasledujúce:
- a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:
- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných päť mesiacov,
 - každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo
 - každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;
- b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:
- každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo
 - každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;
- c) v prípade neočakávaného faktora:
- sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia na každej lodi s vysokorizikovým profilom alebo na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov,
 - sa vykoná podrobnejšia inšpekcia na každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, chemického tankera alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov.
-

PRÍLOHA II

URČENIE RIZIKOVÉHO PROFILU LODE

(v zmysle článku 10 ods. 2)

		Profil					
		Loď s vysokorizikovým profilom		Loď so štandardným rizikovým profilom	Loď s nízkorizikovým profilom		
Všeobecné parametre		Kritériá	Vážené body	Kritériá	Kritériá		
1.	Druh lode	Chemický tanker Tanker na prepravu plynu Ropný tanker Loď na hromadný náklad Osobná loď	2	Ani loď s vysokorizikovým profilom, ani loď s nízkorizikovým profilom	Všetky druhy		
2.	Vek lode	Všetky druhy > 12 r.	1		Akýkoľvek vek		
3a.	Vlajka	Čierny, sivý, biely zoznam	Čierny – veľmi vysoké riziko, vysoké riziko, stredné až vysoké riziko		2	Biely	
			Čierny – stredné riziko		1		
3b.	IMO audit		—		—	Áno	
4a.	Uznaná organizácia	Úroveň výkonnosti	Vysoká		—	—	Vysoký
			Stredná		—	—	—
			Nízka		Nízky	1	—
			Veľmi nízka		Veľmi nízky		—
4b.	Uznaný EÚ		—		—	Áno	
5.	Spoločnosť	Úroveň výkonnosti	Vysoká	—	—	Vysoký	
			Stredná	—	—	—	
			Nízka	Nízky	2	—	
			Veľmi nízka	Veľmi nízky		—	
Historické parametre							
6.	Počet nedostatkov zaznamenaných pri každej inšpekcii za predošlých 36 mesiacov	Nedostatky	Bez oprávnenia	—	≤ 5 (a aspoň jedna inšpekcia vykonaná za predchádzajúcich 36 mesiacov)		
7.	Počet zadržaní za predchádzajúcich 36 mesiacov	Zadržania	≥ 2 zadržania	1	Žiadne zadržanie		

Lode s vysokorizikovým profilom sú lode, ktoré spĺňajú kritériá na celkovo 5 alebo viac vážených bodov.

Lode s nízkorizikovým profilom sú lode, ktoré spĺňajú všetky kritériá nízkorizikových parametrov.

Lode so štandardným rizikovým profilom sú lode, ktoré nie sú ani lode s vysokorizikovým profilom, ani lode s nízkorizikovým profilom.

PRÍLOHA III

OZNÁMENIE

(v zmysle článku 9 ods. 1)

Informácie, ktoré sa majú poskytnúť v súlade s článkom 9 ods. 1:

Informácie uvedené nižšie sa predkladajú prístavnému orgánu alebo subjektu alebo orgánu či subjektu určenému na tento účel aspoň tri dni pred očakávaným príchodom do prístavu alebo na kotvisko alebo pred opustením predchádzajúceho prístavu alebo kotviska, ak sa očakáva, že plavba bude trvať menej ako tri dni:

- a) identifikácia lode (názov, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);
 - b) plánovaný čas postoja;
 - c) pre tankery:
 - i) konfigurácia: jednodielny trup lode, jednodielny trup s oddelenými záťažovými nádržami (SBT), dvojité trup lode;
 - ii) stav nákladných a záťažových nádrží: plné, prázdne, inertizované;
 - iii) objem a druh nákladu;
 - d) plánované činnosti v prístave alebo na kotvisku určenia (nakládka, vykládka, iné);
 - e) plánované štatutárne prehliadkové inšpekcie a dôležité údržbárske a opravné práce, ktoré sa majú vykonať, kým je loď v prístave určenia;
 - f) dátum poslednej rozšírenej inšpekcie v regióne Parížskeho MoP.
-

PRÍLOHA IV

ZOZNAM OSVEDČENÍ A DOKUMENTOV

(v zmysle článku 13 ods. 1)

1. Medzinárodné osvedčenie o vymeriavaní lodí (1969).
2. — Osvedčenie o bezpečnosti osobnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie nákladnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnostnom vybavení nákladnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode,
 - Osvedčenie o výnimke vrátane prípadného zoznamu nákladu,
 - Osvedčenie o bezpečnosti nákladnej lode.
3. Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC).
4. Súvislý prehľad histórie lode.
5. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov:
 - Osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov.
6. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií:
 - Osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií.
7. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou.
8. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok.
9. Medzinárodné osvedčenie o nákladovej značke (1966):
 - Medzinárodné osvedčenie o výnimke z nákladovej značky.
10. Kniha ropných látok, časti I a II.
11. Kniha záznamov o náklade.
12. Osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou.
13. Osvedčenia alebo akékoľvek iné dokumenty požadované v súlade s ustanoveniami dohovoru STCW 78/95.
14. Lekárske osvedčenia (pozri dohovor MOP č. 73 týkajúci sa lekárskeho vyšetrení námorníkov).
15. Tabuľka práce na palube lode (dohovor MOP č. 180 a dohovor STCW 78/95).
16. Záznamy o pracovnom čase a čase odpočinku námorníkov (dohovor MOP č. 180).
17. Informácie o stabilite.
18. Kópia dokumentu zhody a osvedčenie o riadení bezpečnej prevádzky vydané v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (SOLAS 74, kapitola IX).
19. Osvedčenie o pevnosti trupu lode a strojových zariadeniach, ktoré bolo vydané príslušnou uznanou organizáciou (vyžadované len v prípade, ak si loď zachovala klasifikáciu uznanej organizácie).

20. Dokument zhody so špecifickými požiadavkami na lode prepravujúce nebezpečný tovar.
21. Osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných lodí a povolenie na ich prevádzku.
22. Špeciálny súpis alebo zoznam nebezpečného tovaru alebo podrobný plán uloženia.
23. Lodný denník vzhľadom na záznamy testov a výcviku vrátane bezpečnostného výcviku a denník pre záznamy inšpekcie a údržby záchranných zariadení a príslušenstva a protipožiarnych zariadení a príslušenstva.
24. Osvedčenie bezpečnosti pre špeciálne lode.
25. Osvedčenie bezpečnosti pre mobilné pobrežné vrtacie jednotky.
26. Pre ropné tankery záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a kontrolnom systéme pre poslednú plavbu so záťažou.
27. Inventárny zoznam, protipožiarny plán a pri osobných lodiach bezpečnostný plán v prípade poškodenia.
28. Núdzový plán v prípade ropnej nehody.
29. Zložky so záznamami o prehliadke (pre lode na hromadný náklad a ropné tankery).
30. Správy o predchádzajúcich inšpekciách štátnej prístavnej kontroly.
31. Pri osobných lodiach ro-ro informácie o pomere A/A-max.
32. Dokument oprávňujúci na prepravu obilia.
33. Príručka o zabezpečení nákladu.
34. Plán spracovania odpadu a kniha záznamov o odpade.
35. Pomocný rozhodovací systém pre kapitánov osobných lodí.
36. Kooperačný plán SAR pre osobné lode plaviace sa na stanovených trasách.
37. Zoznam prevádzkových obmedzení pre osobné lode.
38. Podklady týkajúce sa vyváženia a stability lodí na hromadný náklad.
39. Plány nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad.
40. Osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením (Medzinárodný dohovor o občianskej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením, 1992).
41. Osvedčenia požadované podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí na účely námorných pohľadávok ⁽¹⁾.
42. Osvedčenie požadované podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných dopravcov po mori v prípade nehôd ⁽²⁾.
43. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia.
44. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania splaškami.

⁽¹⁾ Pozri stranu 128 tohto úradného vestníka.

⁽²⁾ Pozri stranu 24 tohto úradného vestníka.

PRÍLOHA V

PRÍKLADY „JASNÝCH DÔVODOV“

(v zmysle článku 13 ods. 3)

A. Príklady jasných dôvodov na vykonanie podrobnejšej inšpekcie

1. Lode identifikované v prílohe I časti II bodoch 2A a 2B.
2. Nesprávne vedenie knihy ropných látok.
3. Počas overovania osvedčení a inej dokumentácie boli zistené nepresnosti.
4. Indície, že členovia posádky nie sú schopní splniť požiadavky v súvislosti s komunikáciou na palube uvedenou v článku 18 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES z 19. novembra 2008 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov⁽¹⁾.
5. Osvedčenie bolo nadobudnuté podvodom alebo držiteľ osvedčenia nie je osoba, ktorej bolo pôvodne toto osvedčenie vydané.
6. Loď má kapitána, dôstojníka alebo člena posádky, ktorého osvedčenie vydala krajina, ktorá neratifikovala dohovor STCW 78/95.
7. Dôkaz o tom, že manipulácia s nákladom a iné činnosti sa nevykonávali bezpečným spôsobom alebo podľa usmernení IMO, napríklad obsah kyslíka v hlavnom vedení inertného plynu do cisterien prekročil predpísanú maximálnu úroveň.
8. Kapitán ropného tankera nemôže predložiť záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a o kontrolnom systéme za poslednú plavbu so záťažou.
9. Chýbajúci aktualizovaný inventárny zoznam alebo členovia posádky si nie sú vedomí svojich povinností v prípade požiaru alebo príkazu na opustenie lode.
10. Vysielanie falošných núdzových signálov bez toho, aby boli následne odvolané.
11. Neprítomnosť dôležitého vybavenia alebo opatrení vyžadovaných dohovormi.
12. Krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na palube.
13. Dôkaz na základe celkového dojmu a pozorovania inšpektora, že existujú vážne poškodenia alebo nedostatky týkajúce sa trupu alebo konštrukcie, ktoré môžu predstavovať riziko pre konštrukčnú celistvosť lode, jej vodotesnosť alebo odolnosť voči počasiu.
14. Informácia alebo dôkaz o tom, že kapitán alebo posádka nie sú oboznámení s hlavnými činnosťami na palube lode, ktoré sa týkajú bezpečnosti lodí alebo prevencie pred znečistením, alebo že sa také činnosti nevykonávali.
15. Absencia tabuľky práce na palube lode alebo záznamov o pracovnom čase alebo čase odpočinku námorníkov.

B. Príklady jasných dôvodov na kontrolu lodí v súvislosti s bezpečnostnými aspektmi

1. Inšpektor môže počas úvodnej inšpekcie stanoviť tieto jasné dôvody na ďalšie kontrolné opatrenia v oblasti bezpečnosti:
 - 1.1. ISSC nie je platné alebo jeho platnosť uplynula.
 - 1.2. Loď má nižšiu úroveň bezpečnosti ako prístav.
 - 1.3. Výcvik súvisiaci s bezpečnosťou na lodi sa nevykonával.
 - 1.4. Záznamy o posledných 10 prepojeniach lode a prístavu alebo lode a lode sú nekompletné.
 - 1.5. Dôkaz alebo zistenie, že členovia posádky na kľúčových pozíciách nevedia navzájom komunikovať.
 - 1.6. Dôkaz z pozorovaní o tom, že v bezpečnostných opatreniach sú vážne nedostatky.

(1) Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7. Informácie tretích strán, ako je napr. správa alebo sťažnosť týkajúca sa informácií súvisiacich s bezpečnosťou.
 - 1.8. Loď má ďalšie, neskôr vydané dočasné Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC) a na základe odborného posúdenia inšpektora jedným z dôvodov lode alebo spoločnosti na podanie žiadosti o vydanie takéhoto osvedčenia je zabrániť úplnému dodržiavaniu kapitoly XI-2 SOLAS 74 a časti A kódexu ISPS po uplynutí obdobia platnosti pôvodného dočasného osvedčenia. V časti A kódexu ISPS sa uvádzajú okolnosti, za ktorých sa dočasné osvedčenie môže vydať.
 2. Ak existujú vyššie uvedené jasné dôvody, inšpektor ihneď informuje príslušný bezpečnostný orgán (pokiaľ nie je inšpektor aj riadne splnomocnený úradník pre bezpečnosť). Príslušný bezpečnostný orgán potom rozhodne, aké ďalšie kontrolné opatrenia sú potrebné s prihliadnutím na úroveň bezpečnosti v súlade s pravidlom 9 kapitoly XI SOLAS 74.
 3. Iné jasné dôvody ako tie, ktoré sú uvedené vyššie, sú záležitosťou riadne splnomocneného úradníka pre bezpečnosť.
-

PRÍLOHA VI

POSTUPY PRI KONTROLE LODÍ

(v zmysle článku 15 ods. 1)

Príloha I k Parížskemu MoP nazvaná Postupy štátnej prístavnej kontroly (PŠPK) a tieto pokyny z Parížskeho MoP v ich aktualizovanom znení:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Pokyn 33/2000/02: Operačná kontrola na trajektoch a osobných lodiach),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCO on Electronic Charts [Pokyn 35/2002/02: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly (ÚŠPK) o elektronických mapách],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Pokyn 36/2003/08: Sprievodca pre inšpekciu o pracovných a životných podmienkach),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Pokyn 37/2004/02: Usmernenia v súlade s dohovorom STCW 78/95 v znení zmien a doplnení),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Pokyn 37/2004/05: Usmernenia pre inšpekciu zameranú na pracovný čas/odpočinok),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Pokyn 37/2004/10: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o bezpečnostných aspektoch),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Pokyn 38/2005/02: Usmernenia pre ÚŠPK, ktorí kontrolujú záznamníky údajov o plavbe),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Pokyn 38/2005/05: Usmernenia o dohovore MARPOL 73/78, príloha I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Pokyn 38/2005/07: Usmernenia o kontrole systému posudzovania podmienok ropných tankerov s jednodielnym trupom),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Pokyn 39/2006/01: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o kódexe ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Pokyn 39/2006/02: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o kontrole GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Pokyn 39/2006/03: Optimalizácia zákazu a zoznam na kontrolu oznamovania),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Pokyn 39/2006/10: Sprievodca pre ÚŠPK pre kontrolu záťažových nádrží a simuláciu výpadku elektrickej energie (test výpadku prúdu)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Pokyn 39/2006/11: Sprievodca na kontrolu štruktúry lode na hromadný náklad),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Pokyn 39/2006/12: Kódex osvedčených postupov pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Pokyn 40/2007/04: Kritériá na posudzovanie zodpovednosti uznaných organizácií),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Pokyn 40/2007/09: Usmernenia pre inšpekcie štátnej prístavnej kontroly na účely súladu s prílohou VI k dohovoru MARPOL 73/78).

PRÍLOHA VII

ROZŠÍRENÉ INŠPEKcie LODÍ**(v zmysle článku 14)**

Rozšírená inšpekcia sa týka najmä celkového stavu týchto rizikových oblastí:

- Dokumentácia
- Stav konštrukcie
- Odolnosť voči vplyvom počasia
- Núdzové systémy
- Rádiová komunikácia
- Manipulácia s nákladom
- Protipožiarna bezpečnosť
- Alarmy
- Životné a pracovné podmienky
- Navigačné vybavenie
- Záchrané prostriedky
- Nebezpečný tovar
- Pohon a pomocné stroje
- Prevencia znečisťovania.

Rozšírená inšpekcia okrem toho zahŕňa overenie špecifických prvkov rizikových oblastí v závislosti od druhu plavidla, na ktorom sa inšpekcia vykonáva, ako je ustanovené v súlade s článkom 14 ods. 3, pod podmienkou jeho realizovateľnosti v praxi alebo obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti osôb, lode alebo prístavu.

PRÍLOHA VIII

**USTANOVENIA O ZAMIETNUTÍ VSTUPU DO PRÍSTAVOV A NA KOTVISKÁ V RÁMCI SPOLOCENSTVA
(v zmysle článku 16)**

1. Ak boli splnené podmienky opísané v článku 16 ods. 1, príslušný orgán prístavu, v ktorom sa loď zadrží tretíkrát, písomne informuje kapitána lode, že sa vydá príkaz na zamietnutie vstupu, ktorý začne platiť hneď, ako loď opustí prístav. Príkaz na zamietnutie vstupu začne platiť hneď, ako loď opustí prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k jej zadržaniu.
2. Príslušný orgán predloží kópiu príkazu na zamietnutie vstupu správneho orgánu vlajkového štátu, dotknutej uznanej organizácii, ostatným členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán tiež bezodkladne aktualizuje inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu.
3. Aby bolo možné zrušiť príkaz na zamietnutie vstupu, vlastník alebo prevádzkovateľ musí poslať úradnú žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu. Túto žiadosť musí sprevádzať dokument správneho orgánu vlajkového štátu, ktorý po návšteve lode vydal znalec riadne splnomocnený správnym orgánom vlajkového štátu a ktorý dokazuje, že loď sa plne riadi uplatniteľnými ustanoveniami dohovorov. Správny orgán vlajkového štátu predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila.
4. Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí v prípade potreby takisto sprevádzať dokument od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala po návšteve znalca z klasifikačnej spoločnosti na lodi, ktorý potvrdzuje, že loď sa riadi normami triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť. Klasifikačná spoločnosť predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila.
5. Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba po uplynutí obdobia uvedeného v článku 16 tejto smernice a na základe novej inšpekcie lode v dohodnutom prístave.

Ak sa dohodnutý prístav nachádza v členskom štáte, príslušný orgán tohto štátu môže na žiadosť príslušného orgánu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu, povoliť lodi, aby vstúpila do dohodnutého prístavu s cieľom podrobiť sa novej inšpekcii. V takýchto prípadoch sa v prístave s nákladom nemanipuluje, pokiaľ sa príkaz na zamietnutie vstupu nezruší.

6. Ak zadržanie, ktoré viedlo k vydaniu príkazu na zamietnutie vstupu, súviselo s nedostatkami v štruktúre lode, príslušný orgán, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu, môže vyžadovať, aby sa určité priestory vrátane nákladných priestorov a nádrží sprístupnili na preskúmanie počas novej inšpekcie.
7. Novú inšpekciu vykoná príslušný orgán členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu, alebo príslušný orgán prístavu určenia so súhlasom príslušného orgánu členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu. Príslušný orgán môže vyžadovať, aby nová inšpekcia bola ohlásená až 14 dní vopred. Členskému štátu sa predloží dostatočný dôkaz o tom, že loď plne spĺňa uplatniteľné požiadavky dohovorov.
8. Nová inšpekcia sa bude skladať z rozšírenej inšpekcie, ktorá musí pokrývať aspoň relevantné body prílohy VII.
9. Všetky náklady na rozšírenú inšpekciu znáša vlastník alebo prevádzkovateľ.
10. Ak výsledky rozšírenej inšpekcie budú pre členský štát uspokojivé v súlade s prílohou VII, príkaz na zamietnutie vstupu sa musí zrušiť a spoločnosť, ktorá loď vlastní, o tom musí byť písomne informovaná.
11. Príslušný orgán tiež písomne oznámi svoje rozhodnutie správneho orgánu vlajkového štátu, dotknutej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom, ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán musí tiež bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu.
12. Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov v rámci Spoločenstva, musia byť dostupné v inšpekčnej databáze a uverejnené podľa ustanovení článku 26 a prílohy XIII.

PRÍLOHA IX

INŠPEKČNÁ SPRÁVA

(v zmysle článku 17)

Inšpekčná správa musí obsahovať minimálne tieto body:

I. Všeobecné:

1. príslušný orgán, ktorý napísal správu;
2. dátum a miesto inšpekcie;
3. názov lode, na ktorej sa vykonala inšpekcia;
4. vlajkový štát;
5. typ lode (ako sa uvádza v osvedčení o riadení bezpečnej prevádzky);
6. identifikačné číslo IMO;
7. volací znak;
8. hrubú priestornosť (gt);
9. nosnosť (ak je to relevantné);
10. rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lode;
11. klasifikačnú spoločnosť či klasifikačné spoločnosti, ako aj akúkoľvek inú organizáciu, ak je to potrebné, ktorá(-é) vydala(-i) lodí prípadné osvedčenia o klasifikácii;
12. uznanú organizáciu alebo uznané organizácie a/alebo akýkoľvek iný subjekt, ktorý(-é) vydal(-i) lodí osvedčenia v súlade s uplatniteľnými dohovormi v mene vlajkového štátu;
13. názov a adresu spoločnosti, ktorá loď vlastní, alebo prevádzkovateľa lode;
14. meno a adresu nájomcu, ktorý je zodpovedný za výber lode a druh prenájmu v prípade lodí hromadne prepravujúcich kvapalnú alebo pevnú náklad;
15. konečný dátum napísania inšpekčnej správy;
16. údaj, že podrobné informácie o inšpekcii alebo zadržaní sa môžu uverejniť.

II. Informácie týkajúce sa inšpekcie:

1. osvedčenia vydané pri uplatňovaní príslušných dohovorov, orgán alebo organizáciu, ktorá vydala predmetné osvedčenie(-ia), spolu s dátumom vydania alebo skončenia platnosti;
2. diely alebo súčiastky lode, ktoré sa kontrolovali (v prípade podrobnejšej alebo rozšírenej inšpekcie);
3. prístav a dátum poslednej priebežnej alebo ročnej, alebo obnovennej prehliadky a názov organizácie, ktorá prehliadku vykonala;
4. druh inšpekcie (inšpekcia, podrobnejšia inšpekcia, rozšírená inšpekcia);
5. charakter nedostatkov;
6. prijaté opatrenia.

III. Doplnujúce informácie v prípade zadržania:

1. dátum vydania príkazu na zadržanie;
 2. dátum zrušenia príkazu na zadržanie;
 3. povahu nedostatkov oprávňujúcich vydanie príkazu na zadržanie (prípadné odkazy na dohovory);
 4. prípadne označenie, či uznaná organizácia alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonal prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samy alebo v kombinácii viedli k zadržaniu;
 5. prijaté opatrenia.
-

PRÍLOHA X

KRITÉRIÁ NA ZADRŽANIE LODE

(v zmysle článku 19 ods. 3)

ÚVOD

Pred určením, či nedostatky zistené počas inšpekcie oprávňujú na zadržanie príslušnej lode, musí inšpektor uplatniť kritériá uvedené nižšie v bodoch 1 a 2.

Bod 3 obsahuje príklady nedostatkov, ktoré samy osebe môžu oprávňovať na zadržanie príslušnej lode (pozri článok 19 ods. 4).

Keď je dôvodom na zadržanie lode jej poškodenie pri nehode, ktoré nastalo pri plavbe lode do prístavu, nevydáva sa žiadny príkaz na zadržanie za predpokladu, že:

- a) sa riadne zohľadnili požiadavky obsiahnuté v pravidle I/11 písm. c) SOLAS 74 týkajúce sa oznámenia správneho orgánu vlajkového štátu, vymenovanému znalcovi alebo uznanej organizácii zodpovednej za vydanie príslušného osvedčenia;
- b) pred vstupom do prístavu kapitán alebo vlastník lode poskytol orgánu štátnej prístavnej kontroly podrobné údaje o okolnostiach nehody a spôsobenom poškodení a informácie o požadovanom oznámení správneho orgánu vlajkového štátu;
- c) k spokojnosti príslušného orgánu sa na lodi vykonávajú vhodné nápravné opatrenia a
- d) orgán zabezpečil po tom, čo mu bolo oznámené skončenie nápravnej akcie, že boli odstránené nedostatky, ktoré zjavne predstavovali riziko pre bezpečnosť, zdravie a životné prostredie.

1. Hlavné kritériá

Pri vykonávaní svojho odborného posúdenia o tom, či sa loď má, alebo nemá zadržať, musí inšpektor uplatňovať tieto kritériá:

Časový rozvrh

Lode nespôsobilé pokračovať v plavbe po mori musia byť zadržané po prvej inšpekcii bez ohľadu na to, ako dlho loď zostane v prístave.

Kritérium

Loď je zadržaná, ak sú jej nedostatky dostatočne závažné na to, aby inšpektor považoval za vhodné vrátiť sa a presvedčiť sa, či nedostatky boli odstránené pred odplávaním lode.

Potreba návratu inšpektora na loď je meradlom závažnosti nedostatkov. Táto povinnosť však nevzniká v každom prípade. Znamená to, že orgán musí tým či oným spôsobom overiť prednostne ďalšou návštevou, či boli nedostatky odstránené pred odchodom lode.

2. Uplatnenie hlavných kritérií

Pri rozhodovaní o tom, či nedostatky zistené na lodi sú dostatočne závažné, aby oprávňovali na zadržanie lode, musí inšpektor posúdiť, či:

1. má loď príslušnú platnú dokumentáciu;
2. má loď posádku požadovanú v Dokumente o minimálnom bezpečnom obsadení posádkou.

Počas inšpekcie musí inšpektor navyše posúdiť, či loď a/alebo posádka je schopná:

3. viesť loď bezpečne počas najbližšej plavby;
4. bezpečne manipulovať, prepravovať a kontrolovať podmienky nákladu počas najbližšej plavby;

5. bezpečne obsluhovať strojovňu počas najbližšej plavby;
6. udržiavať patričný chod a obsluhovanie lode počas najbližšej plavby;
7. účinne bojovať proti požiaru v ktorejkoľvek oblasti lode, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej plavby;
8. urýchlene a bezpečne opustiť loď a zabezpečiť záchranu, ak to bude potrebné počas najbližšej plavby;
9. zabráňovať znečisťovaniu životného prostredia počas najbližšej plavby;
10. udržiavať dostatočnú stabilitu počas najbližšej plavby;
11. udržiavať dostatočnú neporušenosť vodotesnosti počas najbližšej plavby;
12. nadväzovať spojenie v tiesňových situáciách, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej plavby;
13. poskytovať bezpečné a dobré zdravotné podmienky na palube počas najbližšej plavby;
14. v prípade nehody poskytnúť čo najviac informácií.

Ak je posudok na ktorúkoľvek z týchto položiek negatívny, berúc do úvahy všetky zistené nedostatky, musí sa nevyhnutne zvážiť zadržanie lode. Kombinácia nedostatkov menej závažnej povahy môže takisto oprávňovať na zadržanie lode.

3. Pri využívaní týchto usmernení nasleduje pre potreby inšpektora zoznam nedostatkov zoradených podľa príslušných dohovorov a/alebo kódexov, ktoré sa považujú za závažné do tej miery, že môžu oprávňovať na zadržanie príslušnej lode. Tento zoznam nie je úplným vymenovaním všetkých nedostatkov.

3.1. *Všeobecné:*

Chýbajúce platné osvedčenia a dokumenty, ktoré sa požadujú príslušnými právnymi nástrojmi. Lode, ktoré sa plavia pod vlajkou štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami príslušného dohovoru alebo ktoré neuplatňujú iné príslušné právne nástroje, však nie sú oprávnené vlastníť osvedčenia stanovené príslušným dohovorom alebo inými príslušnými právnymi nástrojmi. Preto samotná absencia požadovaných osvedčení by nemala byť dôvodom zadržania týchto lodí; uplatňovanie pravidla „už žiadne ďalšie výhody“ si však pred vyplávaním lode vyžaduje podstatnú zhodu s ustanoveniami.

3.2. *Oblasti podľa SOLAS 74:*

1. porucha riadnej činnosti pohonu a ostatných základných strojových zariadení, ako aj elektrických zariadení;
2. nedostatočná čistota strojovne, nadmerné množstvo zmesí oleja a vody v podpalubiach, izolácia potrubí vrátane výfukového potrubia v strojovni znečisteného olejom, nesprávna činnosť a usporiadanie podpalubných čerpadiel;
3. porucha riadnej činnosti núdzového generátora, osvetlenia, batérií a poistiek;
4. porucha riadnej činnosti hlavného a pomocného kormidlového zariadenia lode;
5. absencia, nedostatočná kapacita alebo vážne poškodenie osobných záchranných prostriedkov, záchranných člnov a spúšťacích zariadení;
6. absencia, nehoda alebo podstatné poškodenie požiarneho detekčného systému, požiarneho hlásičov, protipožiarneho vybavenia, pevných zariadení na likvidáciu požiaru, ventilačných prieduchov, požiarneho rozprašovačov, rýchlo sa uzatváracích zariadení do tej miery, že nemôžu vyhovovať ich určenému použitiu;
7. absencia, podstatné poškodenie alebo porucha riadnej činnosti protipožiarnej ochrany nákladnej paluby na tankeroch;
8. absencia, nehoda alebo vážne poškodenie svetiel, denných znakov a zvukových signálov;
9. absencia alebo porucha riadnej činnosti rádiového zariadenia pre spojenie v núdzovej situácii a v ohrození bezpečnosti;

10. absencia alebo porucha riadnej činnosti navigačného zariadenia, berúc do úvahy ustanovenia pravidla V/16.2 SOLAS 74;
 11. absencia opravených navigačných máp a/alebo všetkých ostatných príslušných námorníckych publikácií nevyhnutných pre zamýšľanú plavbu, berúc do úvahy, že s oficiálnymi údajmi pracujúci typovo schválený systém elektronického zobrazovania máp a informácií (ECDIS) sa môže použiť ako náhrada klasických máp;
 12. absencia neiskrivej výfukovej ventilácie čerpadiel v nakladacích priestoroch;
 13. závažný nedostatok v prevádzkových požiadavkách opísaných v bode 5.5 prílohy 1 k Parížskemu MoP;
 14. počet, zloženie alebo certifikácia posádky nezodpovedá dokumentu o bezpečnostných požiadavkách na posádku;
 15. neuskutočnenie rozšíreného programu prehliadky v súlade s kapitolou XI pravidlom 2 SOLAS 74.
- 3.3. *Oblasti podľa kódexu IBC:*
1. preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade;
 2. chýbajúce alebo poškodené vysokotlakové bezpečnostné zariadenia;
 3. elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné z hľadiska iskrenia alebo nezodpovedajú požiadavkám kódexu;
 4. zdroje vznietenia na ohrozených miestach;
 5. porušenie osobitných požiadaviek;
 6. prekročenie maximálne povoleného množstva nákladu na jednu nádrž;
 7. nedostatočná tepelná ochrana citlivých výrobkov.
- 3.4. *Oblasti podľa kódexu IGC:*
1. preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade;
 2. chýbajúce uzatváracie zariadenia pre ubytovacie alebo servisné priestory;
 3. priečky nie sú plynutesné;
 4. chybné vzduchové uzávery;
 5. chýbajúce alebo chybné rýchlo uzatváracie ventily;
 6. chýbajúce alebo chybné bezpečnostné ventily;
 7. elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné z hľadiska iskrenia ani nezodpovedajú požiadavkám kódexu;
 8. ventilátory v nákladnom priestore nie sú schopné prevádzky;
 9. tlakové poplašné zariadenia pre nákladné nádrže nie sú schopné prevádzky;
 10. detekčné zariadenia plynov a/alebo toxických plynov sú chybné;
 11. pre prepravu látok, ktoré sa majú utlmovať, chýba platné osvedčenie o inhibítoroch.
- 3.5. *Oblasti podľa dohovoru LL 66:*
1. značné plochy poškodenia alebo korózie alebo diery v lodnej obšívke a s tým súvisiacej výstuže palúb a trupu, ktoré ovplyvňujú schopnosť plavby po mori alebo možnosť príberať miestny náklad, pokiaľ sa nevykonajú riadne dočasné opravy pre plavbu do prístavu s možnosťou trvalých opráv;

2. rozpoznaný prípad nedostatočnej stability;
 3. nedostatočné a nespoľahlivé informácie v schválenej forme, ktoré rýchlym a jednoduchým spôsobom umožňujú kapitánovi zabezpečiť nakladanie a zaťažovanie lode takým spôsobom, aby sa udržala bezpečnostná hranica stability vo všetkých etapách a pri všetkých meniacich sa podmienkach plavby, a tak, aby sa zabránilo akémukoľvek neprijateľnému namáhaniu štruktúry lode;
 4. absencia, podstatné poškodenie alebo chyby uzatváracích zariadení, systému uzatvárania lodných poklopov a vodotesných dverí;
 5. preťaženie;
 6. absencia alebo nečitateľnosť ponorových značiek.
- 3.6. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha I:*
1. absencia, vážne poškodenie alebo porucha riadnej činnosti zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody, systému zaznamenávajúceho a kontrolujúceho vypúšťanie ropy alebo usporiadania poplašného systému 15 ppm;
 2. zostávajúca kapacita kalovej a/alebo odpadovej nádrže na odpadový a znečistený olej nestačí na zamýšľanú plavbu;
 3. nie je k dispozícii kniha ropných látok;
 4. je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia;
 5. záznam správy o prehliadke chýba alebo nie je v súlade s pravidlom 13G(3) písm. b) dohovoru MARPOL 73/78.
- 3.7. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha II:*
1. absencia manuálu P & A;
 2. náklad nie je rozdelený podľa kategórií;
 3. nie je k dispozícii kniha o náklade;
 4. sú prepravované olejovité látky bez splnenia požiadaviek alebo bez primerane zmeneného osvedčenia;
 5. je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia.
- 3.8. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha V:*
1. absencia plánu spracovania odpadu;
 2. nie je k dispozícii kniha záznamov o odpade;
 3. členovia posádky nie sú oboznámení s požiadavkami plánu spracovania odpadu na likvidáciu/vypúšťanie.
- 3.9. *Oblasti podľa dohovoru STCW 78/95 a smernice 2008/106/ES:*
1. námorníci nemajú osvedčenie, nemajú postačujúce osvedčenie, nemajú platné oslobodenie od záväzku alebo nemôžu predložiť dôkaz o tom, že žiadosť o osvedčenie bola predložená správnomu orgánu vlajkového štátu;
 2. dôkaz, že osvedčenie bolo nadobudnuté podvodom alebo držiteľ osvedčenia nie je osoba, ktorej sa pôvodne toto osvedčenie vydalo;
 3. nie sú dodržané platné bezpečnostné požiadavky správneho orgánu vlajkového štátu na posádku;
 4. vykonávanie palubnej alebo strojnej strážnej služby nespĺňa požiadavky stanovené pre loď správnym orgánom vlajkového štátu;

5. neprítomnosť osoby v strážnej službe, ktorá by sa kvalifikovala na prevádzkovanie vybavenia dôležitého pre bezpečnú plavbu, bezpečné rádiové spojenie alebo pre zabránenie znečisteniu mora;
6. chýba dôkaz o odbornej spôsobilosti námorníkov vzhľadom na ich povinnosti týkajúce sa bezpečnosti lode a zabránenia znečisteniu;
7. neschopnosť zabezpečiť osoby na prvú strážnu službu na začiatku plavby a striedajúce osoby pre strážnu službu, ktoré by boli dostatočne odpočívajúce a inak schopné plniť svoje povinnosti.

3.10. *Oblasti podľa dohôdov MOP:*

1. nedostatok potravín pre plavbu do najbližšieho prístavu;
2. nedostatok pitnej vody pre plavbu do najbližšieho prístavu;
3. krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na lodi;
4. chýba vykurovanie v ubytovacích priestoroch na lodi plaviacej sa v oblastiach, kde môžu byť teploty extrémne nízke;
5. nedostatočná ventilácia v ubytovacích priestoroch lode;
6. nadmerné množstvo odpadkov, prekážajúce zariadenie alebo náklad, alebo iné okolnosti, ktoré sú príčinou nebezpečného stavu v priestoroch/priechodoch/ubytovacích priestoroch;
7. jasný dôkaz o tom, že strážna služba a iní službukonajúci členovia posádky v prvej alebo následných strážnych službách na vystriedanie sú ovplyvnení únavou.

3.11. *Oblasti, ktoré nemusia oprávňovať na zadržanie, ale kde sa napríklad manipulácia s nákladom musí zrušiť:*

Porucha riadnej činnosti (alebo údržby) systému inertných plynov a zariadení týkajúcich sa nákladu alebo strojového zariadenia sa považuje za dostatočný dôvod na zastavenie manipulácie s nákladom.

PRÍLOHA XI

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ PRE INŠPEKTOROV

(v zmysle článku 22 ods. 1 a 5)

1. Inšpektori musia mať príslušné teoretické vedomosti a praktické skúsenosti s loďami a ich prevádzkou. Musia byť kompetentní v oblasti presadzovania požiadaviek dohovorov a príslušných postupov štátnej prístavnej kontroly. Tieto vedomosti a kompetencie v oblasti presadzovania medzinárodných požiadaviek a požiadaviek Spoločenstva musia získať prostredníctvom zdokumentovaných školiacich programov.
2. Inšpektori musia mať minimálne buď:
 - a) príslušnú kvalifikáciu získanú na námornej inštitúcii a relevantné skúsenosti s námornou problematikou ako certifikovaný lodný dôstojník a držiteľ alebo bývalý držiteľ platného osvedčenia spôsobilosti podľa dohovoru STCW II/2 alebo III/2 bez obmedzenia, pokiaľ ide o operačnú oblasť alebo výkon pohonu, alebo hrubú priestornosť, alebo
 - b) vykonanú skúšku uznanú príslušným orgánom ako námorný konštruktér, strojní inžinier alebo inžinier námorníckych odborov a pracovať v takejto funkcii najmenej päť rokov, alebo
 - c) príslušný univerzitný diplom alebo rovnocenné osvedčenie o vzdelaní a byť vhodne vyškolení a kvalifikovaní za inšpektorov lodnej bezpečnosti.
3. Inšpektor musí mať:
 - ukončenú minimálne jednoročnú prax inšpektora vlajkového štátu, v rámci ktorej sa zaoberal prehliadkami a certifikáciou v súlade s dohovormi alebo sa podieľal na monitorovaní činností uznaných organizácií, ktorým sa zverili štatutárne úlohy, alebo
 - rovnocennú úroveň spôsobilosti absolvovaním najmenej jednoročnej odbornej prípravy v teréne s účasťou na inšpekciách štátnej prístavnej kontroly pod vedením skúsených úradníkov štátnej prístavnej kontroly.
4. Inšpektori uvedení v bode 2 písm. a) musia mať námornícku prax najmenej päť rokov vrátane obdobia služby na mori ako palubní dôstojníci alebo dôstojníci strojného oddelenia, alebo ako inšpektori vlajkového štátu, alebo asistenti inšpektora štátnej prístavnej kontroly. Takáto prax zahŕňa obdobie minimálne dvoch rokov na mori vo funkcii palubný dôstojník alebo strojní dôstojník.
5. Inšpektori musia mať schopnosť ústnej a písomnej komunikácie s námorníkmi v jazyku najobvyklejšie používanom na mori.
6. Inšpektori nespĺňajúci vyššie uvedené kritériá sú tiež prijateľní s podmienkou, že ich zamestnáva príslušný orgán členského štátu pre štátnu prístavnú kontrolu ku dňu prijatia tejto smernice.
7. Ak v členskom štáte vykonávajú inšpekcie uvedené v článku 15 ods. 1 a 2 inšpektori štátnej prístavnej kontroly, títo inšpektori musia mať príslušnú kvalifikáciu, ktorá zahŕňa dostatočné teoretické a praktické skúsenosti v oblasti námornej bezpečnosti. Toto bežne zahŕňa:
 - a) dobré poznatky v oblasti námornej bezpečnosti a ich uplatňovanie pri skúmanej prevádzke;
 - b) dobré odborné znalosti o bezpečnostných technológiách a technikách;
 - c) poznatky o inšpekčných zásadách, postupoch a technikách;
 - d) odborné znalosti o skúmanej prevádzke.

PRÍLOHA XII

FUNKCIE INŠPEKČNEJ DATABÁZY

(v zmysle článku 24 ods. 1)

1. Inšpekčná databáza má aspoň tieto funkcie:
 - začleňuje inšpekčné údaje členských štátov a všetkých signatárov Parížskeho MoP,
 - poskytuje údaje o rizikovom profile lode a o lodiach, na ktorých sa majú vykonať inšpekcie,
 - počíta inšpekčné záväzky pre každý členský štát,
 - zostavuje biely, sivý a čierny zoznam vlajkových štátov, ako sa uvádza v článku 16 ods. 1,
 - vyhotovuje údaje o úrovni výkonnosti spoločností,
 - určuje, ktoré prvky v rizikových oblastiach sa skontrolujú pri každej inšpekcii.
 2. Inšpekčná databáza sa musí dať upravovať v závislosti od vývoja v budúcnosti a musí byť schopná komunikovať s inými databázami Spoločenstva o námornej bezpečnosti vrátane siete SafeSeaNet, ktorá poskytuje údaje o aktuálnych zastaveniach lodí v prístavoch členských štátov, a prípadne príslušnými vnútroštátnymi informačnými systémami.
 3. V inšpekčnej databáze existuje hypertextový odkaz na informačný systém Equasis. Členské štáty sa usilujú o to, aby inšpektori využívali verejné a súkromné databázy, ktoré súvisia s inšpekciami lodí a ktoré sú prístupné cez Equasis.
-

PRÍLOHA XIII

**UVEREJNOVANIE INFORMÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA INŠPEKCIÍ, ZADRŽANIA A ZAMIETNUTÍ VSTUPU
V PRÍSTAVOCH A NA KOTVIISKÁCH CLENSKÝCH ŠTÁTOV****(v zmysle článku 26)**

1. Informácie uverejnené v súlade s článkom 26 musia obsahovať tieto údaje:
 - a) názov lode;
 - b) identifikačné číslo IMO;
 - c) typ lode;
 - d) hrubú priestornosť (gt);
 - e) rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lode;
 - f) názov a adresu spoločnosti lode;
 - g) v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu meno a adresu nájomcu zodpovedného za výber lode a druh prenájmu;
 - h) vlajkový štát;
 - i) osvedčenia o klasifikácii a štatutárne osvedčenia vydané v súlade s príslušnými dohovormi, ako aj orgán alebo organizáciu, ktorá vydala príslušné osvedčenia, vrátane dátumu vydania a skončenia platnosti;
 - j) prístav a dátum poslednej priebežnej alebo ročnej prehliadky v prípade osvedčení uvedených v písmene i) a názov orgánu alebo organizácie, ktorá prehliadku vykonala;
 - k) dátum, krajinu, prístav zadržania.
 2. V prípade zadržaných lodí musia informácie uverejnené v súlade s článkom 26 obsahovať aj tieto údaje:
 - a) počet zadržaní v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov;
 - b) dátum, keď bolo zadržanie zrušené;
 - c) dĺžku zadržania v dňoch;
 - d) jasné a jednoznačné dôvody zadržania;
 - e) prípadne označenie, či uznaná organizácia, ktorá vykonala prehliadku, je zodpovedná vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samy alebo v kombinácii viedli k zadržaniu;
 - f) opis opatrení prijatých v prípade, že lodi bolo povolené pokračovať do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice;
 - g) ak bol lodi zamietnutý vstup do prístavu alebo na kotvisko v rámci Spoločenstva, jasné a jednoznačné dôvody týchto opatrení.
-

PRÍLOHA XIV

ÚDAJE POSKYTNUTÉ V SÚVISLOSTI S MONITOROVANÍM VYKONÁVANIA

(v zmysle článku 29)

1. Každý členský štát musí Komisii najneskôr do 1. apríla poskytovať za predchádzajúci rok tieto údaje:

1.1. Počet inšpektorov konajúcich v ich mene v rámci štátnej prístavnej kontroly

Tieto informácie musia byť oznámené Komisii s použitím tejto vzorovej tabuľky ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Prístav/oblasť	Počet inšpektorov na plný úväzok (A)	Počet inšpektorov na čiastočný úväzok (B)	Prepočet (B) na plný úväzok (C)	Spolu (A+C)
Prístav X/alebo oblasť X ...				
Prístav Y/alebo oblasť Y ...				
SPOLU				

1.2. Celkový počet jednotlivých lodí, ktoré vstúpili do ich prístavov na vnútroštátnej úrovni. Počet zodpovedá počtu lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica a ktoré vstúpili do ich prístavov na vnútroštátnej úrovni, ktoré sa počítali len raz.

2. Členské štáty musia:

a) poskytovať Komisii každých šesť mesiacov zoznam zastavení všetkých jednotlivých lodí okrem pravidelnej osobnej a nákladnej prevoznej dopravy v prístave, ktoré vstúpili do ich prístavov alebo ktoré oznámili prístavnému orgánu alebo subjektu svoj príchod na kotvisko, ktorý pre každú plavbu lode obsahuje jej identifikačné číslo IMO, dátum jej príchodu a prístav. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracúvanie uvedených informácií. Tento zoznam sa predkladá do štyroch mesiacov od konca obdobia, ktorého sa údaje týkajú,

a

b) poskytovať Komisii samostatné zoznamy pravidelných osobných prevozných služieb a pravidelných nákladných prevozných služieb podľa písmena a) najneskôr do šiestich mesiacov po vykonaní tejto smernice a potom všetky zmeny, ktoré nastali v týchto službách. Zoznam obsahuje pre každú loď jej identifikačné číslo IMO, názov a trasu lode. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracúvanie uvedených informácií.

⁽¹⁾ Ak inšpekcie vykonávané v súvislosti so štátnou prístavnou kontrolou predstavujú len časť inšpektorovej práce, celkový počet inšpektorov sa musí prepočítať na počet inšpektorov na plný úväzok. Ak ten istý inšpektor pracuje vo viac ako jednom prístave alebo geografickej oblasti, v každom prístave sa musí počítať platný ekvivalent pre čiastočný úväzok.

⁽²⁾ Tieto informácie sa musia poskytovať na vnútroštátnej úrovni a za každý prístav príslušného členského štátu. Na účely tejto prílohy prístav znamená jednotlivý prístav alebo geografickú oblasť, ktorú má na starosti inšpektor alebo skupina inšpektorov a ktorá prípadne zahŕňa niekoľko jednotlivých prístavov.

PRÍLOHA XV

ČASŤ A

Zrušená smernica a jej následné zmeny a doplnenia**(v zmysle článku 37)**

Smernica Rady 95/21/ES
(Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1).

Smernica Rady 98/25/ES
(Ú. v. ES L 133, 7.5.1998, s. 19).

Smernica Komisie 98/42/ES
(Ú. v. ES L 184, 27.6.1998, s. 40).

Smernica Komisie 1999/97/ES
(Ú. v. ES L 331, 23.12.1999, s. 67).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/106/ES
(Ú. v. ES L 19, 22.1.2002, s. 17).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES
(Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

Iba článok 4.

ČASŤ B

Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva**(v zmysle článku 37)**

Smernica	Lehota na transpozíciu
Smernica 95/21/ES	30. jún 1996
Smernica 98/25/ES	30. jún 1998
Smernica 98/42/ES	30. september 1998
Smernica 1999/97/ES	13. december 2000
Smernica 2001/106/ES	22. júl 2003
Smernica 2002/84/ES	23. november 2003

PRÍLOHA XVI

Tabuľka zhody
(v zmysle článku 37)

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
článok 1 úvodná časť	článok 1 úvodná časť
článok 1 prvá zarážka	článok 1 písm. a)
článok 1 druhá zarážka	článok 1 písm. b)
–	článok 1 písm. c)
článok 2 úvodná časť	článok 2 úvodná časť
článok 2 ods. 1 úvodná časť	článok 2 ods. 1 úvodná časť
článok 2 ods. 1 prvá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. a)
článok 2 ods. 1 druhá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. b)
článok 2 ods. 1 tretia zarážka	článok 2 ods. 1 písm. c)
článok 2 ods. 1 štvrtá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. d)
článok 2 ods. 1 piata zarážka	článok 2 ods. 1 písm. e)
článok 2 ods. 1 šiesta zarážka	článok 2 ods. 1 písm. f)
článok 2 ods. 1 siedma zarážka	článok 2 ods. 1 písm. g)
článok 2 ods. 1 ôsma zarážka	článok 2 ods. 1 písm. h)
článok 2 ods. 2	článok 2 ods. 2
–	článok 2 ods. 3
–	článok 2 ods. 4
článok 2 ods. 3	článok 2 ods. 5
článok 2 ods. 4	–
–	článok 2 ods. 6
–	článok 2 ods. 7
článok 2 ods. 5	článok 2 ods. 8
–	článok 2 ods. 9
–	článok 2 ods. 10
článok 2 ods. 6	článok 2 ods. 11
článok 2 ods. 7	článok 2 ods. 12
článok 2 ods. 8	článok 2 ods. 13
–	článok 2 ods. 14
článok 2 ods. 9	článok 2 ods. 15
–	článok 2 ods. 16
článok 2 ods. 10	článok 2 ods. 17
–	článok 2 ods. 18
–	článok 2 ods. 19

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 2 ods. 20
–	článok 2 ods. 21
–	článok 2 ods. 22
článok 3 ods. 1 prvý pododsek	článok 3 ods. 1 prvý pododsek
–	článok 3 ods. 1 druhý pododsek
–	článok 3 ods. 1 tretí pododsek
článok 3 ods. 1 druhý pododsek	článok 3 ods. 1 štvrtý pododsek
–	článok 3 ods. 1 piaty pododsek
–	článok 3 ods. 1 šiesty pododsek
článok 3 ods. 2 až 4	článok 3 ods. 2 až 4
–	článok 4 ods. 1
článok 4	článok 4 ods. 2
článok 5	–
–	článok 5
–	článok 6
–	článok 7
–	článok 8
–	článok 9
–	článok 10
–	článok 11
–	článok 12
článok 6 ods. 1 úvodná časť	–
–	článok 13 bod 1 úvodná časť
článok 6 ods. 1 písm. a)	článok 13 bod 1 písm. a)
–	článok 13 bod 1 písm. b)
článok 6 ods. 1 písm. b)	článok 13 bod 1 písm. c)
článok 6 ods. 2	–
–	článok 13 bod 2
článok 6 ods. 3	článok 13 bod 3
článok 6 ods. 4	–
článok 7	–
článok 7a	–
článok 7b	–
–	článok 14
–	článok 15
–	článok 16
článok 8	článok 17

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 18
článok 9 ods. 1 a 2	článok 19 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 3 prvá veta	článok 19 ods. 3
článok 9 ods. 3 druhá až štvrtá veta	článok 19 ods. 4
článok 9 ods. 4 až 7	článok 19 ods. 5 až 8
–	článok 19 ods. 9 a 10
článok 9a	–
článok 10 ods. 1 až 3	článok 20 ods. 1 až 3
–	článok 20 ods. 4
článok 11 ods. 1	článok 21 ods. 1
–	článok 21 ods. 2
článok 11 ods. 2	článok 21 ods. 3 prvý pododsek
článok 11 ods. 3 prvý pododsek	–
článok 11 ods. 3 druhý pododsek	článok 21 ods. 3 druhý pododsek
článok 11 ods. 4 až 6	článok 21 ods. 4 až 6
článok 12 ods. 1 až 3	článok 22 ods. 1 až 3
článok 12 ods. 4	článok 22 ods. 4
–	článok 22 ods. 5 až 7
článok 13 ods. 1 až 2	článok 23 ods. 1 a 2
–	článok 23 ods. 3 až 5
článok 14	–
článok 15	–
–	článok 24
–	článok 25
–	článok 26
–	článok 27
článok 16 ods. 1 a 2	článok 28 ods. 1 a 2
článok 16 ods. 2a	článok 28 ods. 3
článok 16 ods. 3	článok 28 ods. 4
článok 17	článok 29
–	článok 30
článok 18	článok 31
článok 19	článok 32
–	článok 33
článok 19a	článok 34
–	článok 35
článok 20	článok 36

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 37
článok 21	článok 38
článok 22	článok 39
príloha I	–
–	príloha I
–	príloha II
–	príloha III
príloha II	príloha IV
príloha III	príloha V
príloha IV	príloha VI
príloha V	príloha VII
príloha VI	príloha X
príloha VII	príloha XI
–	príloha XII
príloha VIII	príloha XIII
príloha IX	príloha IX
príloha X	príloha XIV
príloha XI	príloha VIII
príloha XII	–
–	príloha XV
–	príloha XVI