



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 23.11.2005  
KOM (2005) 588 konečné znenie

2005/0238 (KOD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY .../.../ES**

**z [...]**

**o štátnom prístavnom dozore**

(rekodifikácia)

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1499}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1) KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

#### 1) Prepracovanie smernice 95/21/ES o štátnom prístavnom dozore lodí.

Tento text bol predmetom mnohých zmien a doplnení, v dôsledku ktorých je veľmi zložitý. Prepracovanie umožní vyjasniť a sprehľadniť ustanovenia smernice v súlade s politikou lepšej tvorby práva, ktorú podporuje Komisia.

#### 2) Posilniť a zlepšiť účinnosť režimu štátneho prístavného dozoru.

Tento cieľ vyplýva z určitého počtu záväzkov, ktoré prijala Komisia, a z požiadaviek, ktoré vyjadrili ostatné inštitúcie, najmä po nehode tankera Prestige v novembri 2002. Už 3. decembra 2002 Komisia prijala oznámenie (KOM(2002) 681 konečné znenie z 3.12.2002) o posilnení námornej bezpečnosti po havárii ropného tankera Prestige, 6. decembra 2002 nasledovali závery Rady o bezpečnosti lodí a o predchádzaní znečisteniu, v ktorých Rada „vyzýva Komisiu, aby čo najskôr predložila návrh na posilnenie postupov štátneho prístavného dozoru“. Napokon je potrebné zdôrazniť, že Európsky parlament sa vo svojej rezolúcii, ktorú prijal 27. apríla 2004 po rokovaní dočasnej komisie o posilnení námornej bezpečnosti (komisia MARE), taktiež vyslovil za zlepšenie a zintenzívnenie kontrol lodí v prístavoch Európskej únie.

#### • Všeobecný kontext

Platné ustanovenia sa nachádzajú v smernici 95/21/ES a jej následných zmenách a doplneniach. Čiastkovým cieľom navrhovaného opatrenia je prepracovať tieto prvky do konsolidovaného textu.

Cieľom návrh je okrem iného:

- zmeniť a doplniť niektoré ustanovenia, buď s cieľom zjednodušiť ich alebo vyjasniť (napríklad v prípade rozšíreného kontrolného režimu), alebo posilniť (napríklad v prípade ustanovení o úlohe lodivodov pri zisťovaní nedostatkov a pravidiel týkajúcich sa zákazu lodí, ktoré nespĺňajú normy),
- pridať určitý počet nových ustanovení v oblastiach, na ktoré sa nevzťahoval štátny prístavný dozor, ako napríklad námorná bezpečnosť, s cieľom zohľadniť najnovší vývoj medzinárodného práva a práva Spoločenstva.

#### • Platné ustanovenia v oblasti návrhu

Smernica 95/21/ES.

#### • Súdržnosť s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Posilnenie kontrol lodí bude mať priamy dosah na životné prostredie tým, že sa zníži riziko nehôd a následne aj znečistenia, ktoré takéto nehody môžu spôsobiť.

Okrem toho bude mať toto opatrenie pozitívny hospodársky vplyv v dôsledku tohto zníženia rizika nehôd a znečistenia. Cieľom týchto zmien je tiež vytvoriť pre prevádzkovateľov námornej dopravy spravodlivejšie konkurenčné prostredie znížením nekalej hospodárskej súťaže lodí, ktoré nespĺňajú normy a na ktoré sa budú vzťahovať prísnejšie sankcie, ako aj zvýhodnením prevádzkovateľov kvalitných lodí, ktoré budú podliehať menej prísny kontrolám.

Toto opatrenie napokon prispieva k sociálnej politike Európskej únie prostredníctvom monitorovania životných a pracovných podmienok na palube lode a zavedenia prísnejších pravidiel, pokiaľ ide o zaznamenanie a sledovanie sťažností, ktoré podávajú námorníci.

## 2) PORADA SO ZÚČASTNENÝMI STRANAMI A ANALÝZA DOSAHU

### • Porada so zúčastnenými stranami

#### Použitie konzultačné metódy, základné cieľové odvetvia a všeobecný profil respondentov

Komisia uskutočnila v máji 2004 a potom vo februári 2005 dvojité sériu konzultačných stretnutí zástupcov členských štátov s predstaviteľmi námorného priemyslu na základe pracovných dokumentov svojich útvarov, ktoré obsahujú podrobný zoznam otázok o navrhovaných zmenách.

#### Zhrnutie prijatých odpovedí a spôsobu, akým sa zohľadnili.

Výsledok porad a štúdií dosahu potvrdil:

- pridanú hodnotu z úplného prepracovania platného znenia, s cieľom vyhovieť potrebám jasnosti a regulačného zjednodušenia,
- potrebu sprísniť opatrenia týkajúce sa lodí, ktoré predstavujú najvyššie riziko, najmä prostredníctvom častejšieho využívania zákazov,
- záujem vytvoriť základy nového inšpekčného režimu, ktorý zaručuje, že žiadna loď nemôže uniknúť kontrolám a že intervaly kontrol sa rozlišujú v prospech kvalitných lodí, aby ich konkurencieschopnosť nebrzdili neodôvodnené prekážky.

Zhromaždené údaje a podrobné závery štúdie dosahu sa nachádzajú v dokumente SEC ../. v prílohe.

### • Získanie a využitie expertízy

#### Príslušné vedecké oblasti / oblasti expertízy

Námorná bezpečnosť, záchrana ľudského života, ochrana životného prostredia a zabezpečenie.

#### Použitá metodika

Účasť Komisie v expertných skupinách Parížskeho memoranda, v niektorých bodoch štúdií zverených Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (napríklad: bilancia uplatňovania opatrenia, ktorým sa zamietajú vstup do prístavov, od nadobudnutia účinnosti smernice,

preskúmanie možných dosahov nového kontrolného režimu), zhromažďovanie a analýza informácií vyňatých z databázy Parížskeho memoranda o porozumení o štátnom prístavnom dozore.

#### Hlavné organizácie / hlavní odborníci, s ktorými sa konzultovalo

Práca dočasnej komisie Európskeho parlamentu pre posilnenie námornej bezpečnosti po potopení ropného tankera Prestige v roku 2002 (závery komisie „MARE“).

Odborníci z EMSA a z Parížskeho memoranda

#### Súhrn prijatých a použitých vyjadrení

Bola spomenutá existencia potenciálne vážnych rizík s nezvratnými dôsledkami. Existencia takýchto rizík sa jednomyselne uznáva.

Stanoviská odborníkov z Parížskeho memoranda umožnili vymedziť rozsah problémov a vyčleniť prípadné praktické ťažkosti v súvislosti s takými témami, ako napríklad kontrola kotviacich lodí. Práca skupiny odborníkov o zavedení nového kontrolného režimu, na ktorej sa zúčastnila Komisia s pomocou agentúry, umožnili určiť prvky budúceho kontrolného režimu.

Vďaka štúdiám, ktoré uskutočnila EMSA, sa ukázali medzery v súčasných právnych predpisoch, najmä pokiaľ ide o uplatňovanie existujúcich opatrení v oblasti odmietnutia vstupu, ktoré viedli k navrhovanému posilneniu platného režimu v tomto bode. Skúsenosti, ktoré EMSA získala v riadení databázy kontrol na osobných ro-ro lodiach (podľa smernice 99/35/ES), umožnili navrhnúť zjednodušenie a zosúladienie podobných ustanovení v oboch smerniciach.

#### Prostriedky použité na prístupenie výsledkov expertízy verejnosti

Prvky expertízy sa opisujú v štúdií dosahu. Okrem toho na internetových stránkach Parížskeho memoranda (<http://www.parismou.org/>) a EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) sa nachádzajú informácie o uplatňovaní režimu štátneho prístavného dozoru (čierne zoznamy zakázaných lodí, čierny zoznam vlajok, ktorých lode sú najčastejšie zadržované).

#### • **Analýza dosahu**

Zhromaždené údaje a podrobné závery štúdie dosahu sa nachádzajú v dokumente SEC .../.. v prílohe, ktorej súhrn sa uvádza ďalej.

Možnosť 1: Status quo ante.

Zachováva sa súčasný režim. Status quo však nezodpovedá požiadavkám Európskeho parlamentu a Rady, ani záväzkom, ktoré prijala Komisia po nehode tankera Prestige. Zaväzuje členské štáty uplatňovať ustanovenia, ktoré boli prekonané z hľadiska vývoja medzinárodného práva, či z hľadiska situácie v rámci EÚ. Bilancia je teda z environmentálneho a sociálneho hľadiska negatívna. Hoci z hospodárskeho hľadiska nespôsobuje dodatočné administratívne výdavky pre správne orgány, umožňuje pretrvávanie nepriaznivej hospodárskej súťaže, ktorú zaviedli lode nespĺňajúce normy a na ktorú doplácajú vlastníci kvalitných lodí.

Možnosť 2: Vyriešiť problém posilnením spolupráce medzi členskými štátmi.

Spolupráca medzi členskými štátmi, priama alebo prostredníctvom Parížskeho memoranda, je z právneho hľadiska možná len v tých oblastiach, na ktoré sa smernica už nevzťahuje. Mohla by však viesť k vzniku rozdielov medzi pravidlami Spoločenstva a postupmi, ktoré sa uplatňujú v rámci medzivládnych dohôd, ktoré by boli obzvlášť škodlivé pre účinné a zosúladené uplatňovanie štátneho prístavného dozoru. Sociálne, environmentálne a hospodárske vplyvy by preto boli negatívne, najmä preto, že niektoré členské štáty nie sú zmluvnými stranami Parížskeho memoranda.

Možnosť 3: Zjednodušenie a zlepšenie platných právnych predpisov.

Uspokojiť sa s „technickým“ prispôbením smernice znamená výhodu ponechať existujúci rámec a navrhnúť len ciele zmeny, ktoré zodpovedajú zisteným potrebám. Znížili by sa teda environmentálne, sociálne a hospodárske výdavky. Výhody tejto možnosti sú menšie ako v prípade ambicióznejšieho prístupu, ktorý sa opisuje v možnosti 4, najmä z hospodárskeho hľadiska, pretože hoci sa v nej sprísňujú sankcie lodí, ktoré nespĺňajú normy, zjednodušením zákazu lodí, nezodpovedá úplne cieľu podporovať kvalitnú námornú dopravu.

Možnosť 4: Úprava platného režimu.

Išlo by o nahradenie súčasného režimu založeného na kvantitatívnom prístupe (25 % lodí kontrolovaných členskými štátmi) kvalitatívnym a globálnejším prístupom na úrovni EÚ. Nový kontrolný režim by umožnil dosiahnuť zaujímavejší pomer nákladov a efektívnosti sústredením sa na zdroje kontroly na rizikových lodiach a uvoľnením kontrol kvalitných lodí, čo by umožnilo dosiahnuť environmentálne, sociálne a hospodárske výhody, pričom nevýhody nevznikajú.

Analýzu dosahu obsahuje legislatívny a pracovný program Komisie, z ktorého je správa k dispozícii na internetovej stránke Komisie.

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)."

### 3) PRÁVNA STRÁNKA NÁVRHU

#### • Zhrnutie navrhovaných opatrení

Navrhuje sa:

- prepracovať smernicu 95/21/ES o štátnom prístavnom dozore a jej následné zmeny a doplnenia do jednotného znenia,
- vykonať určitý počet zmien a doplnení s cieľom aktualizovať smernicu, doplniť ju a posilniť pre zvýšenie bezpečnosti a zabezpečenia morí, ochranu námorníkov a životného prostredia.

#### • Právny základ

Článok 80 odsek 2 zmluvy.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje do tej miery, do akej sa návrh netýka oblasti patriacej do výlučnej právomoci Spoločenstva.

Ciele návrhu nemožno dosiahnuť dostatočným spôsobom akciou zo strany členských štátov z týchto dôvodov:

Individuálna akcia členských štátov je svojou povahou nezlučiteľná s cieľmi štátneho prístavného dozoru, ktorého cieľom je zabezpečiť v tom istom zemepisnom regióne zosúladenú akciu na vykonávanie kontrol na palube lodí.

Okrem toho jedným z cieľov akcie na regionálnej úrovni je zníženie nákladov a optimalizácia zdrojov potrebných na účinnú kontrolu lodí prostredníctvom koordinovanej akcie. Menej prísne uplatňovanie štátneho prístavného dozoru v členskom štáte by mohlo znamenať zvýšené bezpečnostné riziko a mohlo by viesť k vzniku zvýhodňujúcich prístavov, čím by sa vytvorilo neprijateľné narušenie hospodárskej súťaže v rámci Spoločenstva.

Ciele návrhu možno lepšie dosiahnuť akciou Spoločenstva z týchto dôvodov:

Návrhom sa posilňujú ustanovenia už existujúcej smernice.

Akcia Spoločenstva zaručuje zosúladené uplatňovanie kontrolných postupov zavedením kvalifikačných noriem a programov odbornej prípravy inšpektorov, zdieľaním informácií medzi členskými štátmi prostredníctvom spoločného informačného systému a sledovaním opatrení medzi jednotlivými členskými štátmi (napríklad v oblasti odmietnutia vstupu).

Rozsah pôsobnosti platnej smernice sa nemení.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Presný a podrobný charakter opatrení, ktoré návrh obsahuje, je nevyhnutný na realizáciu jednotných kontrolných pravidiel v Európskej únii.

V návrhu sa kombinuje vyššia účinnosť v eliminácii lodí, ktoré nespĺňajú normy, s lepším využitím existujúcich zdrojov, pričom sankcie pre kvalitných prevádzkovateľov sú čo možno najnižšie.

- **Výber nástrojov**

Navrhované nástroje: smernica.

Iné nástroje by neboli primerané z týchto dôvodov:

V prvom rade ide o prepracovanie už existujúcej smernice. Okrem toho nemožno uvažovať o samoregulácii, keďže cieľ štátneho prístavného dozoru spočíva pre verejné orgány v overovaní dodržiavania záväzných bezpečnostných noriem a sankcionovaní ich

nedodržovania jednotným a úmerným spôsobom. Odporúčanie sa vylučuje, pretože by neumožňovalo stanoviť záväzné ciele a vyžadovať od členských štátov ich dodržiavanie.

#### 4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá vplyv na rozpočet Spoločenstva.

#### 5) INFORMAČNÝ POSTUP

- **Simulácia, pilotná fáza a prechodné obdobie**

Návrh podlieha alebo bude podliehať prechodnému obdobiu.

- **Zjednodušenie**

Návrhom sa zavádza zjednodušenie legislatívneho rámca, zjednodušenie administratívnych postupov, ktoré sa uplatňuje na verejné orgány (vnútroštátne alebo európske).

V súlade s cieľmi politiky Európskej únie o lepšej tvorbe práva sa vykoná určitý počet vylepšení v podaní textu: odkazy, ktoré sa opakujú alebo krížia s inými ustanoveniami textu, sa obmedzia čo možno najviac. Okrem toho s cieľom zlepšiť zrozumiteľnosť textu sa ustanovenia týkajúce sa postupov alebo technických podmienok kontroly presúvajú do prílohy, aby normatívna časť obsahovala iba zásady, ciele a podstatné prvky.

Na účely jasnosti a vzhľadom na veľmi veľký počet zmien a doplnení s rôznou úrovňou dôležitosti, ktoré sa vykonali pri prepracovaní, sa hlavné navrhované zmeny a doplnenia uvádzajú nižšie v tematickej forme a podľa jednotlivých cieľov.

Zjednodušenie vyplýva z odstránenia určitých záväzkov, ktoré sa považovali za obsolentné (napríklad postupy uplatniteľné v prípade chýbajúcich osvedčení ISM na palube), ako aj zo zosúladenia s postupmi a nástrojmi, ktoré sa zaviedli na základe iných smerníc (zosúladenie kontrol pre osobné ro-ro lode s rozšírenými kontrolami v zmysle smernice 95/21/ES).

Návrh je súčasťou programu Komisie pre aktualizáciu a zjednodušenie acquis Spoločenstva.

- **Preskúmanie / revízia / ustanovenie o automatickom zrušení**

Návrh obsahuje ustanovenie o revízii.

- **Legislatívne prepracovanie**

Návrh zahŕňa prepracovanie platných legislatívnych ustanovení.

- **Európsky hospodársky priestor**

Tento návrh právneho aktu sa týka oblasti, na ktorú sa vzťahuje dohoda o EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

• **Podrobné vysvetlenie návrhu po jednotlivých článkoch**

- 1) Zabezpečiť lepšie uplatňovanie režimu kontrol v prístavoch a kotviskách Európskej únie (články 10 a 13).

Pokiaľ ide o prístavy, prvoradým cieľom je zabezpečiť, aby sa štátny prístavný dozor vykonával jednotne vo všetkých prístavoch všetkých štátov Európskej únie. Režim týkajúci sa zákazov lodí sa preto bude zakladať na zadržaniach, ku ktorým došlo vo všetkých členských štátoch, a nielen v prístavoch Parížskeho memoranda, ako je to podľa súčasnej smernice. V návrhu sa tiež upresňujú podmienky kontroly uplatniteľné v kotviskách.

- 2) Posilniť povinnosti lodivodov týkajúce sa oznamovania (článok 17)

Smernica už obsahuje povinnosť pre lodivodov oznamovať nedostatky. Nehoda tankera PRESTIGE odhalila, že lodivodi na otvorenom mori na prístupe do Baltského mora neodovzdali informácie z dôvodu chýbajúceho jasného právneho základu. Platné ustanovenia sa preto zmenili a doplnili s cieľom rozšíriť túto povinnosť na lodivodov na otvorenom mori vrátane lodivodov na lodiach v tranzite. Okrem toho sa navrhuje zmeniť a doplniť ustanovenia smernice, aby sa členským štátom umožnilo lepšie sledovanie oznamov podávaných lodivodmi a prístavnými orgánmi.

- 3) Rozšíriť a zjednodušiť režim odmietnutia vstupu (článok 10)

Odmietnutie vstupu je veľmi účinným nástrojom odrádzania v boji proti lodiam, ktoré nespĺňajú normy. Súčasná pravidlá sa

- rozšíria na všetky lode: štatistiky ukazujú, že lode prepravujúce voľne uložený tovar a nákladné lode sú v Európskej únii v priemere najčastejšie zadržované,
- zjednodušia: súčasné kritériá sú nejasné a ich vykonávanie je zložité. Vyšle sa jasný odkaz a smernica sa bude odteraz opierať o dve jednoduché kritériá: na jednej strane zlé zaobchádzanie s loďou zo strany jej prevádzkovateľa, vyznačujúce sa opakujúcimi sa zadržaniami bez výrazného zlepšenia stavu lode, a na strane druhej nedostatočné monitorovanie zo strany vlajkového štátu, ktoré dosvedčuje jeho zaradenie na čierny a sivý zoznam Parížskeho memoranda.
- posilnia: stanoví sa minimálne obdobie zákazu s cieľom bojovať proti už zisteným zneužitiam pri vykonávaní smernice, najmä príliš rýchlo zrušené odmietnutia vstupu bez riadneho overenia stavu lode. Opakované previnenia sa sankcionujú prísnejšie, v krajnom prípade je možné natrvalo zakázať vstup do prístavov Európskej únie.

- 4) Posilniť požiadavky týkajúce sa správnych orgánov zodpovedných za kontrolu a právomoci inšpektorov (články 4 a 16).

V súlade s medzinárodným právom môže štátny prístavný dozor vykonávať štát len vtedy, ak je úplne zosúladený s pravidlami, ktorých dodržiavanie vyžaduje od

zahraničných lodí vo svojich prístavoch. V smernici sa táto minimálna požiadavka na členské štáty Európskej únie zopakuje.

Okrem toho musia byť príslušné orgány schopné vykonávať povinné kontroly, keď sú príslušné lode v prístave, v prípade potreby vrátane víkendov a sviatkov, aby príslušné lode nemohli uniknúť žiadnej kontrole.

Napokon sa navrhuje posilniť požiadavky týkajúce sa odborného profilu inšpektorov, pričom sa od členských štátov vyžaduje, aby pravidelne overovali ich kvalifikáciu, najmä vzhľadom na nové pravidlá vyplývajúce zo zmien a doplnení smernice alebo medzinárodných dohovorov. Komisia s pomocou EMSA taktiež vytvorí zosúladenú schému kvalifikácie a odbornej prípravy inšpektorov s cieľom dosiahnuť vysokú úroveň odbornosti inšpektorov v rozšírenej Európskej únii.

5) Zlepšiť plánovanie, prípravu a výkon kontrol (články 7 a 18)

V rámci posilnenia ustanovení týkajúcich sa spolupráce medzi orgánmi sa musia predbežné oznámenia prijaté prístavmi a inými subjektmi okamžite odovzdať inšpektorom, čo im umožní zlepšiť plánovanie a prípravu kontrol.

Pri výkone kontroly sa napokon predpokladá, že inšpektor overuje, či nedostatky, ktoré sa zistili v predchádzajúcom prístave, no neodstránili sa, boli medzitým opravené.

6) Zlepšiť režim rozšírených kontrol (článok 8)

V režime rozšírených kontrol sa vykonávajú praktické vylepšenia: lode, ktoré spĺňajú podmienky na rozšírenú kontrolu, vopred informuje inšpektor o tom, že po priplávaní do prístavu sa podrobia rozšírenej kontrole a tieto lode budú musieť prijať príslušné opatrenia, aby boli pre takúto kontrolu k dispozícii.

Režim rozšírených kontrol sa okrem toho pre praktické zjednodušenie uplatňuje na kategórie príslušných lodí od jednotného minimálneho veku (12 rokov).

7) Posilniť ustanovenia týkajúce sa ľudského faktora (článok 12).

V štatistikách Parížskeho memoranda sa uvádza vysoký počet nedostatkov v súvislosti s kvalifikáciou a životnými a pracovnými podmienkami námorníkov na palube lodí. V ustanoveniach sa sprísňujú kontroly týkajúce sa týchto aspektov, najmä s cieľom reagovať na znepokojujúci nárast počtu falošných osvedčení. Okrem toho sťažnosťami námorníkov v súvislosti s bezpečnosťou a zdravím posádky, životnými podmienkami a všeobecnejšie bezpečnosťou lode a prevenciou znečistenia sa budú systematicky zaoberať príslušné orgány a námorníci budú informovaní o výsledku svojej sťažnosti.

8) Kontroly týkajúce sa zabezpečenia (článok 7).

Námorná doprava je obzvlášť zraniteľná v prípade rizika teroristických akcií či iných trestných činov. S cieľom prispieť k uplatňovaniu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení sa do smernice zaviedli kontrolné postupy ustanovené na základe Parížskeho memoranda.

- 9) Väčšia transparentnosť a rozsiahlejšie šírenie informácií o lodiach a prevádzkovateľoch (článok 20).

Komisia plánuje prostredníctvom Európskej námornej bezpečnostnej agentúry na posilnenie odrádzajúceho účinku pre prevádzkovateľov lodí sankcionovaných v zmysle smernice zverejnenie čierneho zoznamu vlastníkov lodí, na ktoré sa opakovane uplatnili opatrenia týkajúce sa zadržania alebo odmietnutia vstupu. Čierny zoznam zakázaných lodí v zmysle ustanovení smernice sa uverejní tiež podľa tých istých podmienok a neustále sa aktualizuje.

- 10) Uľahčiť Komisii monitorovanie implementácie smernice členskými štátmi (článok 23).

Existujúce ustanovenia, ktoré Komisii neumožňujú dostatočnú kontrolu implementácie v členských štátoch, sa vylepšia, aby umožnili Európskej námornej bezpečnostnej agentúre, ktorá koná v mene Komisie, prijímať v elektronickej forme presné údaje o pohybe lodí. Na tomto základe sa budú môcť vykonať podrobné analýzy fungovania režimu v prístavoch členských štátov, čo umožní napríklad optimalizovať kontrolné zdroje v závislosti od premávky, či zabrániť vzniku prípadných „zvýhodňujúcich prístavov“.

- 11) Zavedenie nového kontrolného režimu (článok 5).

Súčasným pilierom štátneho prístavného dozoru je dodržiavanie výhradne kvantitatívneho prahu 25 % kontrolovaných lodí zo strany členského štátu, čo nielenže umožňuje mnohým lodiam prešmyknúť sa medzerami v kontrolnej sieti, ale niekedy na základe toho správne orgány vykonávajú neodôvodnené kontroly, len aby dosiahli tento prah. V navrhovanom prístupe sa stanovuje kolektívny cieľ, ktorý spočíva v kontrole všetkých lodí, ktoré sa zastavujú v Únii, pričom vysoko rizikové lode sa kontrolujú častejšie a kvalitné lode menej často.

Novým kontrolným režimom sa zmenší bremeno kontrol na kvalitných lodiach v závislosti od kritérií súvisiacich so samotnou loďou a jej vlajkou (najmä skutočnosť, že vlajkový štát uplatňuje systém dobrovoľného auditu IMO). Je však dôležité zdôrazniť, že tento nový režim nesmie viesť k oslabeniu súčasného systému, čo by znamenalo väčší nedostatok bezpečnosti. Obzvlášť by nemalo byť cieľom nového režimu zníženie zdrojov, ktoré prístavný štát prideliuje na štátny prístavný dozor, ale ich lepšie využitie.

Zásada je jednoduchá, no jej vykonávanie je zložité: predpokladom takéhoto režimu je najšť objektívny mechanizmus, ktorý zaručuje spravodlivé a overiteľné rozdelenie počtu kontrol medzi členskými štátmi, aby sa zabránilo vytváraniu zvýhodňujúcich prístavov.

Analýza podmienok takéhoto mechanizmu sa v súčasnosti uskutočňuje v rámci Parížskeho memoranda, kde sa vytvorila osobitná pracovná skupina, a v rámci EMSA.

V tomto štádiu sa preto navrhuje začleniť do smernice zásady tohto nového kontrolného režimu, ako aj jeho základných prvkov: vytvorenie rizikového profilu

uplatniteľného na lode, motivačných opatrení pre lode s malým rizikovým profilom a prispôsobenie platných postupov týkajúcich sa kontroly a jej monitorovania.

Následné zmeny a doplnenia smernice, ktoré sú nevyhnutné, sa zavedú prostredníctvom komitologického postupu, keď budú ustanovené všetky prvky a praktické podmienky uplatňovania nového kontrolného režimu.

Avšak až do prijatia a nadobudnutia účinnosti týchto technických podmienok na úrovni Spoločenstva sa naďalej uplatňuje súčasný režim a najmä prah 25 % jednotlivých lodí kontrolovaných členským štátom.

↓95/21/ES

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY .../.../ES**

z [...]

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 1  
(prispôsobené)

**o štátnom ~~ločnom~~ prístavnom dozore**

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho Spoločenstva, a najmä na jej článok ~~84 ods. 2~~  
☒ 80 ods. 2 ☒,

so zreteľom na návrh Komisie<sup>1</sup>,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>2</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>3</sup>,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku ~~189e~~ ☒ 251 ☒ zmluvy<sup>4</sup>,

keďže:

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

---

↓ nový

- (1) Smernica Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore<sup>5</sup> bola opakovane podstatne zmenená a doplnená. Keďže sa majú prijať ďalšie zmeny a doplnenia, mala by sa v záujme jasnosti rekodifikovať.

---

↓95/21/ES odôvodnenie 1

- (2) Spoločenstvo je vážne znepokojené námornými haváriami a znečisťovaním morí a pobreží členských štátov.

---

↓95/21/ES odôvodnenie 2

- (3) Spoločenstvo je rovnako znepokojené životnými a pracovnými podmienkami na lodiach.

---

↓95/21/ES odôvodnenie 3  
(prispôbené)

~~keďže Rada na svojom zasadaní 25. januára 1993 prijala závery, ktoré upozorňujú spoločenstvo a členské štáty na zaistenie efektívnejšieho uplatnenia a presadzovania príslušných medzinárodných námorných bezpečnostných a ochranných environmentálnych štandardov a na zavedenie nových opatrení, keď budú prijaté;~~

---

↓95/21/ES odôvodnenie 4  
(prispôbené)

~~keďže Rada vo svojom uznesení z 8. júna 1993 o spoločnej politike bezpečných morí<sup>6</sup> upozorňuje Komisiu na čo možno najrýchlejšie predloženie návrhov osobitných činností a formálnych návrhov kritérií kontroly lodí Rade, vrátane harmonizácie pravidiel zadržania, ďalej vrátane možnosti uverejnenia výsledkov inšpekcí a odmietnutia vstupu do prístavov spoločenstva;~~

---

↓95/21/ES odôvodnenie 5  
(prispôbené)

- (4) Bezpečnosť, prevencia znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach môžu byť efektívne zvýšené prostredníctvom drastického zníženia lodí nespĺňajúcich

---

<sup>5</sup> Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2002/84/ES (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

<sup>6</sup> Ú. v. ES C 271, 7. 10. 1993, s. 1.

normy z vôd Spoločenstva,  ktoré sa dosiahne  striktným uplatnením medzinárodných dohovorov, kódexov a  rezolúcií  uznesení.

↓95/21/ES odôvodnenie 6  
(prispôbené)

- (5) Monitorovanie zhody lodí s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach by malo zostať primárnou úlohou vlajkového štátu. ~~Existujú~~  Vyskytli sa  však vážne nedostatky pri vykonávaní a presadzovaní medzinárodných noriem ~~čoraz väčším počtom~~ zo strany viacerých vlajkových štátov. Odteraz ~~musí~~  by mal  monitorovanie zhody s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach zabezpečovať aj prístavný štát.

↓95/21/ES odôvodnenie 7  
(prispôbené)

- (6) Harmonizovaný prístup k efektívnemu presadzovaniu týchto medzinárodných noriem členskými štátmi , pokiaľ ide o  ohľadom plavby lodí vo vodách, ktoré  spadajú  patria pod ich jurisdikciu a ktoré používajú ich prístavy, odstráni  narušenia hospodárskej súťaže  deformácie kompetencií.

↓ nový

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

↓95/21/ES odôvodnenie 8  
(prispôbené)

~~keďže rámec, ktorý poskytuje právo spoločenstva pre harmonizáciu kontrolných postupov, je podstatným pre zaistenie rovnomerného uplatňovania zásad lodnej bezpečnosti a prevencie proti znečisteniu, čo je jadrom politiky spoločenstva v doprave a životnom prostredí;~~

↓95/21/ES odôvodnenie 10  
(prispôbené)

~~keďže prijatie smernice Rady je príslušným postupom pre zavedenie právneho rámca a harmonizačných pravidiel a kritérií pre prístavnú štátnu kontrolu;~~

↓95/21/ES odôvodnenie 11  
(prispôsobené)

- (8) Bolo by výhodné poučiť sa zo skúseností získaných počas uplatňovania Parížskeho memoranda o porozumení (~~MOU~~) o štátnom prístavnom dozore (~~PSC~~), ktoré bolo podpísané v Paríži 26. januára 1982.

↓ nový (prispôsobené)

- (9) Európska námorná bezpečnostná agentúra (~~ENBA~~)  EMSA   zriadená  ustanovená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>7</sup> by mala poskytovať potrebnú podporu na zabezpečenie zosúladenej a účinnej implementácie systému štátneho prístavného dozoru.  EMSA  ~~ENBA~~ by mala najmä prispievať k rozvoju harmonizovaného systému Spoločenstva v oblasti kvalifikácie a školenia inšpektorov štátneho prístavného dozoru.

↓95/21/ES odôvodnenie 12  
(prispôsobené)

- (10) Inšpekcia uskutočnená každým členským štátom najmenej ~~25 % z počtu~~  štvrtiny  jednotlivých zahraničných lodí, ktoré vstupujú v danom roku do ich prístavov v praxi znamená, že veľký počet lodí, ktoré plávajú v priestore Spoločenstva v akomkoľvek danom čase, podstúpil túto inšpekciu.

↓ nový (prispôsobené)

- (11) V rámci účinného systému štátneho prístavného dozoru by sa však malo zabezpečiť, že sa pravidelné inšpekcie budú vykonávať na všetkých  lodiach  ~~plavidlách~~, ktoré zastavujú v prístave v rámci Európskej únie, a nie ako doteraz len na jednej štvrtine prichádzajúcich  lodí  ~~plavidiel~~ v jednotlivých členských štátoch. ~~Pri inšpekciách~~ by sa mali zamerať na neštandardné  lode  ~~plavidlá~~; kým kvalitné  lode  ~~plavidlá~~, t. j.  lode  ~~plavidlá~~, ktoré majú uspokojivé inšpekčné záznamy alebo ktoré plávajú pod vlajkou štátu, ktorý spĺňa požiadavky systému auditu členských štátov IMO, by mali byť odmieňané menej častými inšpekciami. Tieto nové inšpekčné opatrenia by sa mali  začleniť  do systému štátneho prístavného dozoru Spoločenstva ~~zapracovať~~ hneď po definovaní jeho rôznych aspektov a na základe systému zdieľania inšpekcie, pri ktorom každý členský štát viditeľne prispieva k dosahovaniu komunitárneho cieľa komplexného inšpekčného systému.

<sup>7</sup> Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 724/2004 (Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 1).

---

↓95/21/ES odôvodnenie 13  
(prispôsobené)

~~keďže ďalšie úsilie by sa malo vynakladať na rozvoj lepšieho účelovo zameraného systému;~~

---

↓95/21/ES odôvodnenie 14  
(prispôsobené)

- (12) Pravidlá a postupy pre inšpekcie prístavným štátom, vrátane kritérií pre zadržanie lodí, ~~musia~~  by mali  byť zosúladené, aby zaistili súdržnú efektívnosť vo všetkých prístavoch, čo môže drasticky znížiť výber niektorých prístavov určenia s cieľom vyhnúť sa sieti náležitého dozoru.
- 

↓ nový

- (13) Určité kategórie lodí predstavujú od istého veku veľké nebezpečenstvo nehody alebo znečistenia a mali by preto podliehať rozšírenej inšpekcii; podrobnosti o takejto rozšírenej inšpekcii sa musia ustanoviť.
- 

↓95/21/ES odôvodnenie 15  
(prispôsobené)

~~keďže štatistiky havárií, zadržania a závad uverejnené v publikácii Spoločenstva pod názvom «Spoločná politika bezpečných morí» a vo výročnej správe MOU ukazujú, že niektoré kategórie lodí musia byť podrobené zvýšenej kontrole;~~

---

↓2001/106/ES odôvodnenie 4  
(prispôsobené)

- (14) Niektoré lode predstavujú zjavné riziko pre námornú bezpečnosť a námorné prostredie kvôli svojmu zlému stavu, vlajke a predchádzajúcim udalostiam; ~~najmä lode plávajúce pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený ako „veľmi vysoko rizikový“ alebo „vysoko rizikový“ na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU. Mal by im byť preto zamietnutý vstup do prístavov Spoločenstva, pokiaľ sa nedá preukázať, že môžu byť bezpečne prevádzkované vo vodách Spoločenstva. Musia~~  Mali by  sa stanoviť pokyny týkajúce sa postupov uplatňovaných v prípade uloženia zákazu vstupu a zrušenia tohto zákazu. V záujme transparentnosti by sa mal uverejniť zoznam lodí, ktorým bude zamietnutý vstup do prístavov Spoločenstva.
- 

↓ nový (prispôsobené)

- (15) S cieľom znížiť zaťaženie určitých správ a  spoločností  podnikov opakovanými inšpekciami by sa prehliadka vykonávaná na prevoznej lodi ro-ro alebo osobnom vysokorýchlostnom plavidle podľa smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o

systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel v pravidelnej preprave<sup>8</sup> k spokojnosti hostiteľského štátu mala považovať za rozšírenú inšpekciu v rámci systému štátneho prístavného dozoru.

↓95/21/ES odôvodnenie 16  
(prispôbené)

- (16) Nezhoda s ustanoveniami príslušných dohovorov sa musí odstrániť. Lode, ~~od~~  na  ktorých sa požaduje uskutočnenie opravných činností, musia byť zadržané v prípadoch,  ak zistená nezhoda predstavuje jasné riziko pre  kde sa jasne prejavujú závady ohrozujúce bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, až do doby odstránenia nedostatkov.

↓95/21/ES odôvodnenie 17

- (17) Malo by existovať právo odvolania sa voči rozhodnutiam zadržania prijatým príslušnými orgánmi s cieľom zabránenia neodôvodnených rozhodnutí, ktoré by mohli spôsobiť nenáležité zadržanie alebo oneskorenie.

↓95/21/ES odôvodnenie 18  
(prispôbené)

~~keďže zariadenia v kontrolnom prístave môžu byť na takej úrovni, že príslušný orgán bude povinný povoliť lodi pokračovať do vhodnej opravnej lodenice za predpokladu, že podmienky pre tento presun sú vyhovujúce; keďže nevyhovujúce lode by mohli pokračovať v ohrozovaní bezpečnosti, zdravia alebo životného prostredia a využívať obchodné výhody neprispôbením sa príslušným ustanoveniam dohovorov a preto by im mal byť odmietnutý vstup do všetkých prístavov spoločenstva;~~

↓95/21/ES odôvodnenie 19  
(prispôbené)

~~keďže existujú okolnosti, za ktorých môže byť lodi, ktorej bol odmietnutý vstup do prístavov spoločenstva udelené povolenie k vstupu; keďže za takýchto podmienok sa môže lodi povoliť vstup do určitého prístavu len za podmienky prijatia všetkých bezpečnostných opatrení na zaistenie bezpečného vstupu;~~

↓95/21/ES odôvodnenie 20  
(prispôbené)

~~keďže vzhľadom na komplexnosť požiadaviek dohovorov, pokiaľ ide o konštrukciu lodí, vybavenie a posádku, prísne dôsledky rozhodnutí, ktoré prijali inšpektori a nevyhnutnosť pre~~

<sup>8</sup> Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

~~inšpektorov uskutočňovať úplne nestranné rozhodnutia, kontroly musia vykonávať len inšpektori, ktorí sú náležite oprávnenými zamestnancami verejného sektora, vysoko odborne spôsobilí a skúsení alebo inými takýmito osobami;~~

↓ nový (prispôbené)

(18) Orgány a inšpektori, ktorí sa zúčastňujú na činnostiach štátneho prístavného dozoru, by nemali mať žiaden konflikt záujmov s inšpekčným prístavom alebo kontrolovanými loďami  a  ani 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 kvalifikácie a školenia inšpektorov.

↓95/21/ES odôvodnenie 21  
(prispôbené)

(19) Lodivodi a prístavné orgány ~~môžu~~  by mali mať možnosť  poskytovať užitočné informácie o závadách  zistených na palubách  ~~takýchto lodí a posádok.~~

↓ nový

(20) Mali by sa vyšetřovať sťažnosti týkajúce sa životných a pracovných podmienok na lodiach. Každá osoba, ktorá podáva sťažnosť, by mala byť informovaná o následných opatreniach súvisiacich s jej sťažnosťou.

↓95/21/ES odôvodnenie 22

(21) Spolupráca medzi príslušnými orgánmi členských štátov a inými orgánmi alebo organizáciami je nevyhnutná na zaistenie efektívneho sledovania, pokiaľ ide o lode s nedostatkami, ktorým bol povolený vstup, a pokiaľ ide o výmenu informácií o lodiach v prístave.

↓95/21/ES odôvodnenie 23  
(prispôbené)  
⇒ nový

(22) ⇒ Inšpekčná databáza je nevyhnutnou súčasťou štátneho prístavného dozoru, a preto by členské štáty mali zabezpečiť, že sa bude aktualizovať v súlade s požiadavkami Spoločenstva. ~~↳ Informačný systém, ktorý sa volá Sirenae E založený prostredníctvom MOU poskytuje veľký objem dodatočných informácií potrebných pre uplatnenie tejto smernice.~~

↓95/21/ES odôvodnenie 24  
(prispôsobené)

- (23) Uverejnenie informácií o príslušných lodiach  a ich prevádzkovateľoch alebo spoločnostiach , ktoré  ak  nedodržiavajú medzinárodné normy o bezpečnosti, zdraví a ochrane morského životného prostredia, môže byť efektívnym  odstrašujúcim prostriedkom  ~~odstrašením~~ pre lodných prepravcov používať takéto lode a podnetom pre vlastníkov prijať opravné riešenia ~~bez toho, aby boli k tomu prinútení.~~

↓95/21/ES odôvodnenie 25  
(prispôsobené)

- (24) Všetky náklady kontrolovaných lodí, ktoré sú oprávnené zadržané,  a náklady, ktoré vznikli zrušením zamietnutia vstupu , znáša vlastník alebo prevádzkovateľ.

↓95/21/ES odôvodnenie 26  
(prispôsobené)

~~keďže na účely vykonania tejto smernice by sa mal použiť výbor založený podľa článku 12 smernice Rady 93/75/EHS z 13. septembra 1993 týkajúcej sa minimálnych požiadaviek na pravidlá smerujúce do alebo vyplávajúce z prístavov spoločenstva, a ktoré vezú nebezpečný alebo znečisťujúci náklad<sup>9</sup>, s cieľom pomôcť Komisii s úlohou adaptácie kontrolných záväzkov členských štátov na základe získanej skúsenosti berúc do úvahy vývoj v MOU a tiež akceptovať prílohy tak, ako je to nevyhnutné so zreteľom na zmeny a doplnenia k dohovorom, protokolom, kódexom a uzneseniam príslušných medzinárodných orgánov a MOU,~~

↓2001/106/ES odôvodnenie 18  
(prispôsobené)

- (25) Mali by sa prijať opatrenia potrebné na vykonávanie  tejto  smernice ~~95/21/ES~~ v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu<sup>10</sup>.

↓ nový (prispôsobené)

- (26) Vzhľadom na to, že ciele opatrení, ktoré sa majú prijať, konkrétne na obmedzenie lodnej prepravy nespĺňajúcej normy vo vodách Spoločenstva, zlepšením inšpekčného systému Spoločenstva pre námorné  lode a vytvorením preventívnych nástrojov v oblasti znečisťovania morí  ~~pravidlá~~, nie je možné dostatočne dosiahnuť zo strany členských štátov a môžu sa preto z dôvodu ich rozsahu a účinkov lepšie dosiahnuť na

<sup>9</sup> Ú. v. ES L 247, 5.10.1993, s. 19.

<sup>10</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku nepresahuje táto smernica rámec potrebný na dosiahnutie týchto cieľov.

(27) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátnych právnych predpisov by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou. Povinnosť transponovať nezmenené ustanovenia vyplýva z predchádzajúcej smernice.

(28) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov súvisiacich s lehotami na transpozíciu smerníc stanovených ~~chmi~~ v prílohe XVII časť B do vnútroštátnych právnych predpisov,

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

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 a príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ochrane morského životného prostredia a životných a pracovných podmienkach na lodiach všetkých vlajok;
- b) stanovenia spoločných kritérií lodného dozoru prístavným štátom a harmonizácie postupov inšpekcie a zadržania, ~~náležité berúc do úvahy záväzky prijaté námornými orgánmi členských štátov podľa Parížskeho memoranda o porozumení o prístavnej štátnej kontrole (MOU).~~

## Článok 2

### Vymedzenie pojmov Definície

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

Na účel tejto smernice, vrátane jej príloh:

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 2  
(prispôsobené)

1. „Dohovory“ znamenajú  nasledujúce dohovory spolu s ich protokolmi a zmenami a doplneniami, ako aj príslušné právne záväzné kódexy, v ich aktualizovanom znení  :

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 2

- a) Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1966 (LL 66)<sub>33</sub>;
- b) Medzinárodný dohovor pre bezpečnosť ľudského života na mori, 1974 (SOLAS 74)<sub>33</sub>;
- c) Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí, 1973<sub>33</sub> a príslušný protokol 1978 (Marpol 73/38)<sub>33</sub>;
- d) Medzinárodný dohovor o normách výcviku, o vydávaní osvedčení a strážnej služby námorníkov, 1978 (STCW 78)<sub>33</sub>;
- e) Dohovor o medzinárodných pPravidlách pre zabránenie zrážkam na mori, 1972 (Colreg 72)<sub>33</sub>;
- f) Medzinárodný dohovor o meraní tonáže lodí, 1969 (ITC 69)<sub>33</sub>;
- g) Dohovor o obchodnom loďstve (Minimálne štandardy), 1976 (ILO č. 147)<sub>33</sub>;
- h) Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropou (CLC 92)<sub>33</sub>.

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 2  
(prispôsobené)  
→<sub>1</sub> 2002/84/ES čl. 4 ods. 1  
písm. a)

~~spolu s protokolmi a zmenami k týmto dohovorom a príslušnými právne záväznými kódexmi, →<sub>1</sub> platné v ich aktualizovanom znení ←<sub>2</sub>.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 2  
(prispôsobené)  
→<sub>1</sub> 2002/84/ES čl. 4 ods. 1  
písm. b)

2. „Parížske MOU“ znamená Memorandum o porozumení o štátnom prístavnom dozore, podpísané v Paríži 26. januára 1982, →<sub>1</sub> v jeho aktualizovanom znení ←.

↓95/21/ES

3. „Lod“ znamená akékoľvek námorné plavidlo, na ktoré sa vzťahuje jeden alebo viac dohovorov a ktoré pláva pod vlajkou inou ako prístavného štátu.
4. „Zariadenie na šírom mori“ znamená pevnú alebo plávajúcu plošinu, ktorá pracuje na alebo nad kontinentálnym šelfom členského štátu.

↓ nový

5. „Kotvisko“ znamená miesto v prístave alebo inej oblasti spadajúcej pod jurisdikciu prístavu vhodné na kotvenie lodí.

↓95/21/ES

6. „Inšpektor“ znamená zamestnanca verejného sektora alebo inú osobu, ktorá je náležite poverená príslušným orgánom členského štátu vykonávať inšpekcie štátneho prístavného dozoru a je zodpovedná tomuto orgánu.

↓ nový

7. „Príslušný orgán“ znamená námorný orgán zodpovedný za štátny prístavný dozor v súlade s touto smernicou.

8. „Príslušný orgán pre námornú bezpečnosť“ znamená príslušný orgán pre námornú bezpečnosť definovaný v článku 2 bod 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004<sup>11</sup>.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

9. „Inšpekcia“ znamená návštevu ⇒ inšpektora ⇐ na palube lode ⇒,  s cieľom skontrolovať  ktorý kontroluje, či loď spĺňa požiadavky príslušných dohovorov a predpisov, pričom vykonáva prinajmenšom kontroly  v zmysle  nevyhnutné

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6.

~~na základe článku 7 ods. 1 ⇐ za účelom skontrolovania platnosti príslušných osvedčení a iných dokumentov a stavu lode, jej zariadenia a posádky ako aj životných a pracovných podmienok posádky.~~

10. „Detailnejšia inšpekcia“ znamená inšpekciu lode, jej zariadenia a posádky ako celku, alebo prípadne jej častí, ktoré sú predmetom ~~hlbkovej kontroly~~  hĺbkového preskúmania  podľa okolností stanovených v článku  7  ods.  4  3, ktorá pokrýva konštrukciu lode, jej zariadenie, obsadenie posádkou, životné a pracovné podmienky a zhodu s postupmi lodnej prevádzky.
11. „Rozšírená inšpekcia“ znamená inšpekciu  , ktorej rozsah zahŕňa prinajmenšom body uvedené v prílohe VIII časť C. Rozšírená inšpekcia môže zahŕňať detailnejšiu inšpekciu, kedykoľvek sú na to  jasné  ~~práde~~ dôvody  v súlade s článkom 7 ods. 4  ⇐ ~~stanovenú v článku 7.~~

---

nový (prispôsobené)

12. „Sťažnosť“ znamená akúkoľvek informáciu alebo správu, ktorú predložil kapitán  lode  , člen posádky, profesijná organizácia, združenie, odborový zväz alebo, vo všeobecnosti, akákoľvek osoba, ktorá sa zaujíma o bezpečnosť lode vrátane bezpečnosti alebo zdravia jej posádky, životných a pracovných podmienok na lodi a prevencie znečisťovania.

---

95/21/ES

13. „Zadržanie“ znamená formálny zákaz pokračovania plavby lode, ktorý je spôsobený zistenými nedostatkami, ktoré samostatne alebo spolu robia loď neschopnú pre plavbu na mori.

---

nový (prispôsobené)

14. „Príkaz na zamietnutie vstupu“ znamená dokument vydaný kapitánovi lode a  spoločnosti  ~~podniku~~ zodpovednejému za loď, v ktorom sa im oznamuje, že lodi bude zamietnutý vstup do prístavov Spoločenstva.

---

95/21/ES

15. „Zastavenie činnosti“ znamená formálny zákaz pokračovania činnosti lode, ktorý je spôsobený zistenými nedostatkami, ktoré by samostatne alebo spolu znamenali ohrozenie pokračujúcej plavby.

---

nový (prispôsobené)

16. „  Spoločnosť  ~~Podnik~~“ znamená právnickú 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 predpísané v Medzinárodnom kódexe bezpečného riadenia lodí („ISM“).

17. „Uznaná organizácia“ znamená klasifikačnú spoločnosť alebo iný súkromný orgán, ktorý vykonáva štatutárne úlohy v mene správneho orgánu vlajkového štátu.

18. „Štatutárne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s medzinárodnými dohovormi.

19. „Osvedčenie o triede“ znamená dokument vydaný uznanou organizáciou, v ktorom sa potvrdzuje spôsobilosť lode na konkrétny účel alebo službu v súlade s pravidlami a predpismi ustanovenými a zverejnenými danou uznanou organizáciou.

20. „Inšpekčná databáza“ znamená centrálny informačný systém pre záznamy štátnej prístavnej kontroly.

↓ 95/21/ES (prispôbené)  
⇒ nový

### Článok 3

#### Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa uplatňuje na ~~plati pre~~ akúkoľvek loď a jej posádku, ktorá zastavuje v prístave alebo kotvisku členského štátu.

~~a) zastavujúcu v prístave členského štátu alebo zariadení na šírom mori, alebo alebo~~

~~b) zdvíhajúcu kotvu v takomto prístave alebo pri takomto zariadení.~~

⇒ Na účely tejto smernice je členský štát v súlade s medzinárodnými právom právom oprávnený vykonávať aj inšpekciu a zadržanie lode, ktorá sa nachádza vo vodách spadajúcich pod jeho jurisdikciu alebo pri zariadení na šírom mori, alebo od ktorého zdvihla kotvu, alebo pri akomkoľvek inom zariadení vo vodách spadajúcich pod jeho jurisdikciu.

⇒ Tento článok nemá vplyv. Nič v tomto článku nevyplýva na práva zákroku, ktoré prináležia členskému štátu podľa príslušných medzinárodných dohovorov.

2. V prípade lodí s celkovou tonážou pod 500, členský štát uplatní tie požiadavky príslušných dohovorov, ktoré sú platné, a prijme také nevyhnutné opatrenia, v rozsahu, v ktorom dohovor neplatí, na zaistenie toho, aby lode neboli zreteľne rizikové pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie. Pri uplatňovaní tohto odseku sa členské štáty riadia prílohou 1 k parížskemu MOU.

3. Ak sa kontroluje loď, ktorá pláva pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru, členské štáty zaistia, že zaobchádzanie s takouto loďou a jej posádkou nie je priaznivejšie ako zaobchádzanie s loďou, ktorá pláva pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou tohto 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.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 3  
(prispôsobené)

#### Článok 4

### Povinnosti členských štátov

#### ~~Kontrolný orgán~~

↓ nový (prispôsobené)

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na to, aby boli  zákonne  ~~zo zákona~~ oprávnené vykonávať na palubách zahraničných lodí inšpekcie uvedené v tejto smernici v súlade s medzinárodnými  právom  ~~právnymi predpismi~~.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 3  
(prispôsobené)  
⇒ nový

⇒ 2. ⇐ Členské štáty si zachovávajú vhodné ~~národné námorné správy s potrebným počtom pracovníkov, najmä kvalifikovaných inšpektorov, ďalej nazvané ako «príslušné orgány»~~, pre potreby inšpekcie lodí a podniknú všetky primerané opatrenia, ktoré sú potrebné k zabezpečeniu plnenia povinností príslušných orgánov, ako je to stanovené touto smernicou. ⇒ Budú najmä zamestnávať a zachovávať potrebný počet pracovníkov, vrátane kvalifikovaných inšpektorov, s prihliadnutím na rozsah a charakteristické vlastnosti lodnej dopravy v každom prístave. ⇐

⇒ Členské štáty  implementujú  ~~prijímajú~~ príslušné opatrenia, aby zabezpečili dostupnosť inšpektorov na vykonanie rozšírených a povinných inšpekcií v súlade s článkom 8 a prílohou I časť A, ~~ods. 1.~~ ⇐

---

↓95/21/ES

## Článok 5

### Inšpekčné záväzky

---

↓ nový (prispôbené)

1. Členské štáty vynakladajú individuálne úsilie vo forme inšpekcie, ktorou sa okrem viacerých inšpekcií vykonávaných ostatnými členskými štátmi a signatárskymi štátmi parížskeho MOU zabezpečí, že sa na všetkých lodiach, ktoré vstupujú do prístavov alebo kotvísk Európskej únie, budú vykonávať inšpekcie. Týmto úsilím sa zabezpečí, že sa na lodiach, ktoré predstavujú väčšie nebezpečenstvo, vykonávajú hlbšie inšpekcie v kratších časových intervaloch.

Inšpekčný systém vytvorený na dosiahnutie cieľa uvedeného v prvom pododseku zahŕňa prvky opísané v prílohe II.

2. ~~Podrobných pravidiel~~ inšpekcie uvedenej v odseku 1  prijme  rozhodne Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku  24 ods. 2  ~~25~~.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 4  
(prispôbené)  
⇒ nový

3.  ~~4.~~ ⇒ Pokiaľ opatrenia stanovené v odseku 2 nenadobudnú účinnosť,  celkový počet inšpekcií lodí uvedených v odseku 2 a článku 7, ktorý má každoročne vykonať príslušný orgán každého členského štátu, musí zodpovedať minimálne 25 % priemerného ročného počtu jednotlivých lodí, ktoré vstúpili do jeho prístavov, vypočítaného na základe troch posledných kalendárnych rokov, pre ktoré je k dispozícii štatistika. ⇒ Tento ročný počet predstavuje priemer posledných troch kalendárnych rokov, pre ktoré sú dostupné štatistiky. Koniec uplatneného obdobia nebude neskôr ako jeden rok pred začiatkom inšpekčného roku.

---

↓ nový

4. Pri výbere lodí na inšpekciu spĺňa príslušný orgán pravidlá stanovené v prílohe I.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 4

~~2. a) Príslušný orgán na základe ustanovení článku 7a zabezpečí, aby sa kontrola v súlade s článkom 6 uskutočnila na každej lodi, ktorá nepodlieha rozšírenej kontrole s faktorom priority väčším ako 50 v informačnej databáze Sirenae, ak od poslednej~~

~~kontroly, ktorá bola vykonaná v prístave v regióne MOU, uplynula doba aspoň jedného mesiaca.~~

~~b) Príslušné orgány určia poradie priorít pri výbere iných lodí na kontrolu takto:~~

~~prvé lode, ktoré sa majú vybrať na kontrolu, budú lode uvedené v prílohe I, časť I, bez ohľadu na ich faktor priority,~~

~~lode uvedené v prílohe I, časť II sa zvolia v zostupnom poradí, v závislosti od poradia priorít vyplývajúcich z hodnoty ich faktora priority uvedeného v informačnom systéme Sirenae.~~

~~3. Členské štáty sa zdržia kontroly lodí, ktoré boli kontrolované niektorým členským štátom v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov, za predpokladu, že:~~

~~loď nie je uvedená v zozname v prílohe I,~~

~~neboli hlásené žiadne nedostatky po predchádzajúcej kontrole,~~

~~neexistujú žiadne jasné dôvody na vykonanie kontroly,~~

~~loď nie je zahrnutá do odseku 2 písm. a).~~

↓95/21/ES

~~4. Ustanovenia odseku 3 neplatia pre žiadne prevádzkové kontroly, ktoré sú osobitne stanovené v dohovore.~~

~~5. Členské štáty a Komisia spolupracujú pri vypracovávaní zásad a praktík pre efektívnejšie určovanie pravdepodobného výskytu závad lodí.~~

~~Akákoľvek ďalšia zmena a doplnok k tomuto článku, s výnimkou údajov o 25 % v odseku 1, sa vykoná v súlade s ustanoveniami článku 19.~~

↓ nový (prispôbené)

## Článok 6

### **Predbežné Ooznámenie ☒ príchodu ☒ lodí**

Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá zastavuje v prístave alebo kotvisku členského štátu, oznamuje ☒ jej ☒ svoj príchod v súlade s prílohou III.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

Článok ~~7~~

## Inšpekčný postup

1. Príslušný orgán zabezpečí, že inšpektor minimálne:

a) skontroluje platnosť osvedčení a dokumentov ~~⇒~~, ktoré sa musia uchovávať na lodi v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva o námornej bezpečnosti a medzinárodnými dohovormi, najmä osvedčení a dokumentov ~~⇐~~ uvedených v prílohe ~~IV~~, ~~v príslušnom rozsahu~~;

~~⇒~~b) v prípade potreby overí, či nevyriešené nedostatky z predchádzajúcej inšpekcie, ktoré vykonal členský štát alebo signatársky štát parížskeho MOU, boli opravené; ~~⇐~~

~~⇒~~c) ~~⇒~~ sa presvedčí o celkovom stave lode, ~~⇒~~ vrátane strojovne a ubytovania, pri zohľadnení zdravotných a hygienických podmienok ~~⇒~~ vrátane strojovne a ubytovania a vrátane hygienických podmienok.

↓ nový (prispôsobené)

2. Keď sa ~~⇒~~ lodi ~~⇒~~ ~~plavidla~~ udelí povolenie opustiť prístav za podmienky, že oprava nedostatkov sa uskutoční v ďalšom prístave, inšpekcia sa ~~⇒~~ v ďalšom prístave ~~⇒~~ obmedzí na overenie opravy týchto nedostatkov.

Inšpektor pri vykonávaní svojho ~~⇒~~ znaleckého ~~⇒~~ ~~profesionálneho~~ posudku však môže ~~⇒~~ rozhodnúť ~~⇒~~ ~~stanoviť~~, že sa inšpekcia musí rozšíriť, aby sa zahrnuli aj dodatočné overenia.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

~~⇒~~ 3. ~~⇒~~ ~~⇒~~ Inšpektor môže preveriť všetky príslušné osvedčenia a dokumenty okrem tých, ktoré sú uvedené v prílohe ~~⇒~~ ~~IV~~ ~~⇒~~ ~~II~~, ktoré sa majú uchovávať na palube v súlade s dohovormi.

~~⇒~~ 4. ~~⇒~~ ~~⇒~~ Kedykoľvek, ak sú jasné dôvody pre konštatovanie po inšpekcii uvedenej v odsekoch 1, ~~⇒~~ 2 a 3, že stav lode, jej zariadenia alebo posádky dostatočne nespĺňajú príslušné požiadavky dohovoru, vykoná sa detailnejšia inšpekcia, vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky.

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

Príklady „jasných dôvodov“ sú uvedené v prílohe ~~⇒~~ V a VII časť C ~~⇒~~ ~~III~~.

~~⇒~~ 5. ~~⇒~~ 4. ~~⇒~~ ~~Dodržiujú sa~~ ~~⇒~~ ~~Dodržiavajú sa~~ tiež ~~⇒~~ ~~aj~~ príslušné postupy a usmernenia pre lodný dozor stanovené v prílohe ~~⇒~~ VI ~~⇒~~ ~~IV~~.

↓ nový

Keď sa však postupy a usmernenia uvedené v prílohe VI bod 4 odchyľujú od platných právnych predpisov Spoločenstva, členské štáty neprijmú žiadne ustanovenie vnútroštátnych právnych predpisov ani žiadne správne opatrenie, ktorého dôsledkom by bola implementácia postupov alebo inšpekčné postupy v protiklade s týmito právnymi predpismi Spoločenstva. Zabezpečia, aby boli ich príslušné orgány riadne informované o príslušných usmerneniach alebo postupoch, ktoré sa majú implementovať v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, a overia ich náležitú implementáciu.

↓ nový (prispôbené)

☒ 6 ☒ 5. Pri vykonávaní bezpečnostných kontrol na lodi inšpektor dodržiava postupy stanovené v prílohe VII.

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 5  
(prispôbené)

Článok ☒ 8 ☒ 7

### **Povinne Rozšírená inšpekcia určitých lodí**

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 5  
(prispôbené)  
⇒ nový

1. Loď patriaca do kategórií uvedených v prílohe ☒ VIII časť B ☒ V, oddiel A sa ☒ môže podrobiť ☒ podrobiť rozšírenej inšpekcii po uplynutí 12 mesiacov od poslednej rozšírenej inšpekcie vykonanej v prístave ⇒ členského štátu alebo ⇐ signatárskeho štátu ☒ parížskeho ☒ MOU.

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 5  
(prispôbené)  
⇒ nový

2. Ak je takáto loď vybraná na inšpekciu v súlade s ☒ prílohou II časť A, bod 2 ☒ článkom 5 ods. 2 písm. b), bude vykonaná rozšírená inšpekcia. Môže sa však vykonať inšpekcia v súlade s článkom ☒ 7 ☒ 6 v období medzi dvoma rozšírenými inšpekciami.

~~3. a) Prevádzkovateľ alebo kapitán lode, na ktorú sa vzťahuje odsek 1, oznámi príslušnému orgánu členského štátu všetky informácie uvedené v zozname v prílohe V, oddiel B, o každom prístave, ktorý navštívila po uplynutí doby 12 mesiacov od poslednej rozšírenej prehliadky. Túto informáciu poskytne aspoň tri dni pred predpokladaným časom príchodu do prístavu alebo pred opustením predhádzajúceho prístavu, ak je predpoklad, že plavba nepotrvá viac, ako tri dni.~~

b) Každá loď ⇒ uvedená v odseku 1 ⇐, ktorá nie je v zhode s ⇒ požiadavkami na oznámenie v článku 6 ⇐ písmenom a), sa podrobí rozšírenej inšpekcii v prístave ⇒ alebo kotvisku ⇐ určenia.

☒ 3. ☒ 4. Členské štáty na základe článku ☒ 9 ☒ 7a zabezpečia, aby sa na lodi, na ktorú sa vzťahuje odsek ☒ 1 ☒ 3 a ktorá má faktor priority 7 alebo viac, ☒ ako sa uvádza v prílohe I, ☒ vykonala rozšírená inšpekcia v prvom prístave, ktorý navštívi po uplynutí 12 mesiacov od ~~poslednej~~ ☒ predchádzajúcej ☒ rozšírenej inšpekcie.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 5  
(prispôsobené)

~~V prípadoch, keď členské štáty nie sú schopné načas rozšíriť svoju kapacitu, aby vykonali všetky ďalšie požadované kontroly, najmä z dôvodu problémov spojených s náborom a školením inšpektorov, členské štáty budú môcť postupne vybudovať svoj inšpekčný servis do 1. januára 2003. Pre prístav Rotterdam sa toto obdobie môže predĺžiť o 6 mesiacov. Komisia upovedomí členské štáty a Európsky parlament o každom takomto predĺžení.~~

☒ 4. ☒ 5. Rozšírená inšpekcia sa vykoná v súlade s postupmi uvedenými v prílohe ☒ VIII časť C ☒ V, oddiel C.

~~6. Ak je riziko, že dodatok alebo návrh dodatku k MOU môže oslabiť rozsah záväzku na rozšírenú kontrolu podľa tohto článku, Komisia bezodkladne predloží výboru zriadenému podľa článku 18 návrh opatrení s cieľom nového zavedenia hodnôt faktorov priority zosúladených s cieľmi tejto smernice.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 6  
(prispôsobené)  
⇒ nový

#### Článok ☒ 9 ☒ 7a

### Postup v prípade, keď nie je možné kontrolovať určité lode

1. V prípadoch, keď z prevádzkových dôvodov členský štát nie schopný vykonať kontrolu lode s faktorom priority viac ako 50 podľa ☒ prílohy I ☒ článku 5 ods. 2 písm. a), alebo ☒ povinnú ☒ právne záväznú rozšírenú kontrolu podľa článku ☒ 8 ods. 3 ☒ 7 ods. 4, členský štát ~~bude~~ bezodkladne informuje ~~ovať~~ ⇒ príslušné orgány ďalšieho prístavu, ak je to prístav členského štátu alebo signatárskeho štátu parížskeho MOU ⇐ systém Sirena o tom, že sa táto kontrola neuskutočnila.

2. Tieto prípady sa oznámia Komisii v šesťmesačných intervaloch spolu s dôvodmi, prečo sa nevykonala inšpekcia na ☒ dotknutých ☒ zúčastnených lodiach. ⇒ Okrem toho členské štáty poskytnú celkový počet inšpekcii podľa článku 8 ods. 2 a prílohy I časť A, bod 1, ktoré sa vykonali počas týchto šiestich mesiacov. ⇐

⇒ Tieto oznámenia sa poskytujú do štyroch mesiacov od konca obdobia, ktorého sa údaje týkajú. ⇐

3. Počas ktorýchkoľvek ⇨ troch po sebe nasledujúcich ⇨ kalendárnych rokov nepresiahnu ⇨ neuskutočnené inšpekcie ⇨ ~~tieto nulové kontroly~~ ⇨ uvedené v odseku 1 ⇨ 5 % ~~priemerného ročného~~ počtu jednotlivých lodí, ktoré môžu byť podrobené inšpekciám uvedeným v odseku 1, a ktoré zastavujú v prístavoch členského štátu ⇨ počas tohto obdobia ⇨ ~~vypočítaného na základe troch posledných kalendárnych rokov, pre ktoré sú dostupné štatistiky.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 6  
(prispôbené)

4. Lode uvedené v odseku 1 podliehajú  povinnej  inšpekcii podľa  prílohy ~~II~~ časť A, ~~bod 1~~  článku ~~5 ods. 2 písm. a)~~ alebo povinnej rozšírenej inšpekcii podľa článku  8 ods. 2  ~~7 ods. 4~~, v nasledujúcom prístave Spoločenstva.

5. Päťpercentný podiel uvedený v odseku 3 bude zmenený do 22. júla 2008  v súlade s  postupom  uvedeným v  ~~podľa~~ článku  24 ods. 2  ~~19~~, ak to bude vhodné na základe hodnotenia Komisie.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 7  
(prispôbené)  
⇨ nový

Článok  10  ~~7b~~

### Opatrenia na zamietnutia vstupu týkajúce sa určitých lodí

1. Členský štát zabezpečí, aby bol ⇨ ktorejkoľvek ⇨ lodi ⇨ spĺňajúcej kritériá uvedené v prílohe IX časť A ⇨ ~~patriacej do kategórie uvedených v prílohe XI, oddiel A~~ zamietnutý vstup do jej prístavov ⇨ a kotvísk ⇨ , s výnimkou situácií uvedených v článku ⇨ 15 ods. 6, ⇨ ~~11 ods. 6, ak loď:~~

~~bud:~~

~~pláva pod vlajkou štátu, ktorý je na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU, a~~

~~bola viac než dvakrát zadržaná v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave signatárskeho štátu MOU,~~

~~alebo~~

~~pláva pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený ako «veľmi vysoko rizikový» alebo «vysoko rizikový» na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU, a~~

~~bola viac než raz zadržaná v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave signatárskeho štátu MOU.~~

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 7  
(prispôsobené)  
⇒ nový

Zamietnutie vstupu platí okamžite po tom, ako loď ⇒ opustí prístav alebo kotvisko ⇐ ~~získa povolenie na opustenie prístavu~~, v ktorom sa podrobila, ~~podľa primeranosti, druhému alebo tretiemu zadržaniu~~ ⇒ a v ktorom bol vydaný príkaz na zamietnutie vstupu ⇐ .

2. Na účely odseku 1 členské štáty dosiahnu zhodu s postupmi ustanovenými v prílohe ~~IX~~ ~~XI~~ ~~oddieli~~ ⇒ časť ⇐ B.

~~3. Pri uplatnení tohto článku Komisia každých šesť mesiacov uverejní informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov spoločenstva.~~

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 8  
(prispôsobené)

Článok ⇒ 11 ⇐ &

### Podávanie inšpekčnej správy kapitánovi

Po ukončení inšpekcie, detailnejšej inšpekcie alebo rozšírenej inšpekcie inšpektor vypracuje správu v súlade s ⇒ prílohou X ⇐ ~~článkom IX~~. Kópiu inšpekčnej správy poskytne kapitánovi lode.

---

↓ nový

Článok 12

### Sťažnosti

Vyšetrujú sa všetky sťažnosti týkajúce sa podmienok na lodi.

Keď príslušný orgán považuje sťažnosť za zjavne nepodloženú, informuje navrhovateľa o svojom rozhodnutí a dôvodoch.

Identita osoby podávajúcej sťažnosť nesmie byť oznámená kapitánovi alebo vlastníkovi príslušnej lode. Inšpektor zabezpečuje dôvernosť rozhovorov s členmi posádky.

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

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

Článok ~~13~~ ~~13~~

## Náprava a zadržanie

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 9  
písm. a) (prispôsobené)

1. Príslušný orgán sa uistí, že všetky nedostatky potvrdené alebo odhalené inšpekciou, ~~podľa článku 5 ods. 2 a článku 7~~ sú odstránené alebo sa odstránia v súlade s dohovormi.

---

↓ 95/21/ES

2. V prípade nedostatkov, ktoré sú zjavne riskantné pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, príslušný orgán prístavného štátu, v ktorom sa vykonáva inšpekcia lode, zabezpečí zadržanie lode alebo zastavenie činnosti, v priebehu ktorej sa objavili nedostatky. Príkaz na zadržanie alebo zastavenie činnosti sa nezrušia, pokiaľ nie je nebezpečenstvo odstránené alebo pokiaľ príslušný orgán nestanoví, že loď môže za predpokladu akýchkoľvek podmienok pokračovať v plavbe alebo v činnosti bez rizika pre bezpečnosť, zdravie cestujúcich alebo posádky, prípadne ohrozenia iných lodí a bez nezdôvodniteľnej hrozby poškodenia morského životného prostredia.

---

↓ nový (prispôsobené)

3. Bez toho, aby boli dotknuté bezpečnostné obmedzenia, o ktorých sa rozhodlo v súlade s nariadením (ES) ~~č. 725/2004~~, v príkaze na zadržanie vydanom príslušným orgánom sa:

- a) môže uvádzať smer, ktorý si loď na určitom mieste udržiava alebo ktorým pláva do určitého kotviska alebo prístaviska; a
  - b) môžu špecifikovať okolnosti, za ktorých môže kapitán lode z dôvodu bezpečnosti alebo prevencie znečisťovania vyvieť loď z konkrétneho miesta.
- 

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 9  
písm. b) (prispôsobené)  
⇒ nový

~~4.~~ ~~4.~~ Inšpektor pri výkone svojho znaleckého posudku o tom, či loď má alebo nemá byť zadržaná, použije kritériá uvedené v prílohe ~~XI~~ ~~VI~~.

V tejto súvislosti ~~4.~~, ak na základe inšpekcie vyplynie, že loď nie je ~~4.~~ ~~bude loď zadržaná,~~ ak nebude vybavená funkčným systémom ~~záznamu~~ ~~4.~~ záznamníkom ~~4.~~ údajov o plavbe, keď je jeho použitie povinné v súlade ~~4.~~ ⇒ so smernicou Európskeho parlamentu

a Rady 2002/59/ES<sup>12</sup>  ~~s prílohou XII.~~ ☒ príslušný orgán zabezpečí, aby bola ~~ae táto toto~~ loď ~~plavidlo~~ zadržaná ☒ .

Ak sa ~~⇒~~ nedostatky oprávňujúce zadržanie nedajú ~~⇒~~ tento nedostatok ~~nedá~~ ľahko odstrániť v prístave zadržania, príslušný orgán môže povoliť, aby loď pokračovala do ~~najbližšieho možného~~ ⇒ najbližšej novej opravnej lodenice ⇒ prístavu ⇒ zadržania ⇒ , kde nedostatok bude môcť odstrániť alebo požiadať, aby ⇒ boli nedostatky odstránené ⇒ ~~bol nedostatok odstránený~~ najneskôr do 30 dní ⇒ , v súlade s usmerneniami vypracovanými v rámci parížskeho MOU ⇒ . Na tieto účely sa budú uplatňovať postupy ustanovené článku ☒ 15 ☒ 11.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 9  
písm. c) (prispôsobené)

☒ 6. ☒ 5. V prípade, že kontroly podľa článku 5 ods. 2 a článku 7 dajú podnet na zadržanie, ☒ zadržania ☒ príslušný orgán ☒ bezodkladne ☒ okamžite písomne informuje spolu s inšpekčnou správou správny orgán ☒ vlajkového ☒ štátu, pod vlajkou ktorého je loď oprávnená plávať (v ďalej ako «vlajková správa»), alebo, ak to nie je možné, konzula, alebo v čase jeho neprítomnosti, najbližšieho diplomatického zástupcu tohto štátu, o všetkých okolnostiach, za ktorých sa zásah považoval za nevyhnutný. Okrem toho, keď to bude relevantné, budú tiež upovedomení vymenovaní znalci alebo uznané organizácie zodpovedajúce za vydanie osvedčení o triede alebo osvedčenie vydané v mene vlajkového štátu v súlade s medzinárodnými dohovormi.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

☒ 7. ☒ 6. Ustanovenia tejto smernice sa nedotýkajú dodatočných požiadaviek dohovorov o oznamovacích a spravodajských postupoch vo vzťahu k štátnemu prístavnému dozoru.

☒ 8. ☒ 7. Pri vykonávaní štátneho prístavného dozoru podľa tejto smernice sa vynaloží všetko úsilie na to, aby sa zabránilo neoprávnenému zadržaniu alebo omeškaniu lode. Ak sa loď neoprávnené zadrží alebo omešká, vlastník alebo prevádzkovateľ je oprávnený na odškodné za akékoľvek utrpené straty alebo škody. V akomkoľvek prípade údajného neoprávneného zadržania alebo omeškania, bremeno dôkazu spočíva na vlastníčkovi alebo prevádzkovateľovi lode.

<sup>12</sup> Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

---

↓ nový

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

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

---

↓98/25/ES čl. 1 ods. 2

#### ~~Článok 9a~~

#### ~~Postup uplatniteľný v prípade absencie osvedčenia ISM~~

~~1. Keď kontrola zistí, že kópie dokumentov zhody alebo osvedčenia o riadení bezpečnej prevádzky, vydaných podľa Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a ochranu pred znečistením (kódex ISM), chýbajú na palubách lodí, na ktoré je v rámci spoločenstva v dobe kontroly uplatniteľný kódex ISM, príslušné orgány zabezpečia zadržanie takýchto lodí.~~

~~2. Ak okrem absencie dokumentácie uvedenej v odseku 1 kontrola nezistí žiadne ďalšie nedostatky oprávňujúce zadržanie, môžu príslušné orgány zrušiť príkaz na zadržanie, aby sa vyhlí kongescii v prístave. Kedykoľvek sa prijme takéto rozhodnutie, príslušné orgány ihneď o tom informujú príslušné orgány iných členských štátov.~~

~~3. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na to, aby všetky lode oprávnené opustiť prístav v členskom štáte za okolností uvedených v odseku 2, mali zakázaný prístup do všetkých prístavov spoločenstva, s výnimkou prípadov uvedených v článku 11 ods. 6, až do doby, kým vlastník alebo prevádzkovateľ lode nepreukáže k spokojnosti príslušných orgánov členského štátu, v ktorom bola loď zadržaná, že loď má platné osvedčenie vydané podľa kódexu ISM. Keď sa zistia nedostatky, uvedené v článku 9 ods. 2, ktoré sa nemôžu odstrániť v prístave zadržania, platia aj príslušné ustanovenia článku 11.~~

---

↓ 95/21/ES (prispôbené)

#### ~~Článok 14~~

#### **Právo odvolať sa**

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 10

1. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode, alebo jeho zástupca v členskom štáte má právo odvolať sa proti rozhodnutiu príslušného orgánu o zadržaní alebo zamietnutí vstupu. Odvolanie nespôsobí pozastavenie zadržania alebo zamietnutia vstupu.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

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

3. Príslušný orgán riadne informuje kapitána lode ☒ v zmysle ☒ ~~podľa odseku~~ ☒ odseku ☒ 1<sub>3</sub> o práve odvolať sa.

---

↓ nový

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 zodpovedajúcim spôsobom zmenila a doplnila,
  - b) členský štát, v ktorom bol vydaný príkaz na zadržanie alebo zamietnutie vstupu, si do 24 hodín od takéhoto rozhodnutia zabezpečí opravu informácií uverejnených v súlade s článkom 19.
- 

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

⇒ nový

## Článok ☒ 15 ☒ ~~15~~

### Dohľad nad inšpekciami a zadržaním

1. V prípade, ak nedostatky ⇒ uvedené v článku 13 ods. 2 ⇐ nemôžu byť odstránené v inšpekčnom prístave, príslušný orgán členského štátu môže povoliť danej lodi odplávať do najbližšej vhodnej dostupnej opravnej lodenice prístavu zadržania ⇒, kde sa môžu prijať následné opatrenia ⇐, ktorú vyberie kapitán a príslušný orgán, za predpokladu, že sú dodržané 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 neprimeranej hrozby poškodenia morského životného prostredia.

---

↓ nový

2. Ak je rozhodnutie poslať loď do opravnej lodenice dôsledkom nedodržovania 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.  ~~2.~~ V prípadoch uvedených v odseku 1 príslušný orgán členského štátu  v inšpekčnom prístave  oznámi všetky podmienky cesty príslušnému orgánu štátu,  v ktorom  ~~keď sa v kontrolnom prístave~~ nachádza opravná lodenica, orgánom uvedeným v článku  13 ods. 6  ~~9 ods. 5~~ a prípadne akýmkoľvek iným orgánom.

~~3. Oznámenie strán uvedených v odseku 2 je v súlade s prílohou 2 k MOU.~~

Príslušný orgán členského štátu, ktorý prijíma takúto informáciu, informuje upozorňujúci orgán o prijatých opatreniach.

4. Členské štáty prijímajú opatrenia, aby  bol do akéhokoľvek prístavu v rámci Spoločenstva zamietnutý vstup  lodiam uvedeným v odseku 1, ktoré vyplávajú na more:

a)  ~~(i)~~ bez splnenia podmienok určených príslušným orgánom ktoréhokoľvek členského štátu v inšpekčnom prístave; alebo

b)  ~~(ii)~~ ktoré odmietnu splniť platné požiadavky dohovorov nevstúpením do určenej opravnej lodenice,

~~bolo odmietnuté povolenie k vstupu do akéhokoľvek prístavu spoločenstva,~~  Toto zamietnutie sa zachová,  pokiaľ vlastník alebo prevádzkovateľ nepredloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom bola loď označená ako nedostatočná, uspokojivý dôkaz o tom, že loď plne spĺňa všetky platné požiadavky dohovorov.

5. V prípadoch uvedených v odseku 4  písm. a)  ~~bod i)~~ príslušný orgán členského štátu, v ktorom bola loď označená ako nevyhovujúca, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

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

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

6. ~~Napriek ustanoveniam~~  Odchyľne od ustanovení  odseku 4 môže byť povolený vstup do určitého prístavu príslušným orgánom tohto prístavného štátu v prípade vyššej moci, prvoradých bezpečnostných dôvodov, zníženia alebo minimalizovania rizika znečistenia alebo opravenia nedostatkov, a to uskutočnením zodpovedajúcich opatrení na uspokojenie príslušného orgánu členského štátu vlastníkom, prevádzkovateľom alebo kapitánom lode pre zabezpečenie bezpečného vstupu.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

Článok 16

**Odborný profil inšpektorov**

1. Inšpekcie vykonávajú len inšpektori, ktorí spĺňajú kvalifikačné kritériá uvedené v prílohe XII ~~VII~~ a ktorých príslušný orgán oprávnil vykonávať štátny prístavný dozor.

2. V prípade, že znalecký posudok nemôže byť zabezpečený príslušným orgánom prístavného štátu, inšpektorovi tohto príslušného orgánu môže pomáhať akákoľvek osoba s požadovanou odbornou znalosťou.

3. Príslušný orgán, inšpektori, ktorí vykonávajú štátny prístavný dozor, a osoby, ktoré im pomáhajú, nemajú žiadne obchodné záujmy ani v inšpekčnom prístave, ani na kontrolovanej lodi a navyše inšpektori nie sú zamestnaní ani nevykonávajú prácu v mene mimovládnych organizácií, ktoré vydávajú štatutárne a klasifikačné osvedčenia a osvedčenia o triede, alebo ktoré vykonávajú prehliadky nevyhnutné pre vydávanie týchto osvedčení lodiam.

4. Každý inšpektor vlastní osobný preukaz vo forme identifikačnej karty, ktorú vydal príslušný orgán v súlade so smernicou Komisie 96/40/ES<sup>13</sup> s vnútroštátnym právnym poriadkom a ktorá uvádza, že inšpektor je poverený vykonávaním kontrol.

↓ 95/21/ES

Spoločný model takejto identifikačnej karty sa stanoví v súlade s postupom, ktorý je uvedený v článku 19.

↓ nový (prispôsobené)

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa overila príslušnosť kompetencia inšpektorov a aby sa otestovali ich znalosti podľa prílohy XII predtým, ako ich poveria vykonávaním inšpekcií, a potom každých päť rokov.

6. Členské štáty zabezpečia, aby inšpektori absolvovali príslušné školenia súvisiace so zmenami systému štátneho prístavného dozoru, ako sa ustanovuje v tejto smernici a zmenách a doplneniach dohovorov.

7. V spolupráci s členskými štátmi Komisia vyvíja a podporuje harmonizovaný systém Spoločenstva v oblasti kvalifikácie a školenia inšpektorov.

<sup>13</sup> Ú. v. ES L 196, 7.8.1996, s. 8.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

Článok ~~17~~

**Správy lodivodov a prístavných orgánov**

1. Členské štáty prijímajú príslušné opatrenia na zabezpečenie toho, že ich lodivodi zaoberajúci sa navádzaním lodí do prístaviska alebo ich vyvedením z prístaviska alebo zamestnaní na lodiach plávajúcich do prístavu v rámci členského štátu ~~Lodivodi členských štátov zaoberajúci sa navádzaním lodí do prístaviska alebo ich vyvedením z prístaviska alebo zamestnaní na lodiach plávajúcich do prístavu v členskom štáte~~ okamžite informujú príslušný orgán prístavného alebo prípadne pobrežného štátu o zistení závad pri bežnom vykonávaní ich zvyčajných povinností, ktoré môžu ohroziť bezpečné navádzanie lode alebo ktoré môžu predstavovať hrozbu poškodenia morského životného prostredia.

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

↓ nový

3. Členské štáty od lodivodov a prístavných orgánov vyžadujú, aby používali vzorovú správu uvedenú v prílohe XIII alebo rovnocennú správu, najlepšie v elektronickej podobe.

Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade závad oznámených lodivodmi a prístavnými orgánmi prijali náležité následné opatrenia.

Každý rok členské štáty predkladajú Komisii správu o vykonávaní odsekov 1 a 2 spolu s podrobnými údajmi o následných prijatých opatreniach v prípade závad ohlásených lodivodmi a prístavnými orgánmi.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

Článok 18 ~~14~~

**Spolupráca**

1. Každý členský štát zabezpečí, aby jeho prístavné orgány a ostatné príslušné orgány alebo organizácie poskytli príslušnému orgánu štátneho prístavného dozoru tieto druhy informácií, ktoré majú k dispozícii: ~~prijme ustanovenia pre zabezpečenie spolupráce medzi ich príslušnými orgánmi, prístavnými orgánmi a ostatnými príslušnými orgánmi alebo obchodnými organizáciami za účelom získania všetkých príslušných informácií o lodiach vstupujúcich do ich prístavov.~~

⇒ – informácie oznámené v súlade s prílohou III; ⇐

⇒ – informácie o lodiach, ktoré nesplnili požiadavky na oznámenie v súlade s touto smernicou a so smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES<sup>14</sup> a 2002/59/ES<sup>15</sup>, prípadne aj nariadením ~~(ES)~~ (ES) č. ~~(725/2004/ES)~~ 725/2004/ES; ⇐

⇒ – informácie o lodiach, ktoré vyplávali na more bez splnenia ustanovení článku 7 alebo 10 smernice 2000/59/ES; ⇐

⇒ – informácie o lodiach, ktorým bol zamietnutý vstup alebo ktoré boli z bezpečnostných dôvodov vyhostené z prístavu. ⇐

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 11  
(prispôsobené)  
⇒ nový

2. Členské štáty ~~budú~~ ~~(ES)~~ dodržiavajú ~~(ES)~~ ~~dodržiavať~~ opatrenia zabezpečujúce výmenu informácií a spoluprácu medzi svojim príslušným orgánom a príslušnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov a ~~(ES)~~ udržiavajú ~~(ES)~~ ~~budú~~ ~~udržiavať~~ vytvorené prevádzkové spojenie medzi svojim príslušným orgánom, Komisiou a ~~(ES)~~ inšpekčnou databázou. ~~(ES)~~ ~~informačným systémom Sirenae, zriadeným v St. Malo vo Francúzsku.~~

⇒ Členské štáty prijímú všetky príslušné opatrenia na zabezpečenie aktualizácie inšpekčnej databázy v súlade s požiadavkami, ktoré vyplývajú z tejto smernice. ⇐

Na účely vykonania inšpekcií ~~podľa článku 5 ods. 2 a článku 7~~ inšpektori využijú verejné a súkromné databázy týkajúce sa inšpekcie lode, ktoré sú dostupné cez informačný systém Equasis.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

3. ⇒ Členské štáty prijímú všetky príslušné opatrenia na zabezpečenie bezodkladného presunu informácií o inšpekciách do inšpekčnej databázy. ⇐

Informácie uvedené v ~~(ES)~~ tomto ~~(ES)~~ odseku ~~2~~ sú tie, ktoré sú stanovené v prílohe ⇐ X a XIV, a všetky informácie, ktoré sú dôležité pri výbere lode v súlade s článkom 5 ods. ~~(ES)~~ 4 ~~(ES)~~ ~~§~~. ⇐

<sup>14</sup> Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

<sup>15</sup> Ú. v. ES L 208, 5.2.2002, s. 10.

↓1999/97/ES čl. 1 ods. 2  
(prispôsobené)

Článok ~~19~~ ~~15~~

~~Uverejňovanie~~ ~~Uvoľňovanie~~ informácií

↓1999/97/ES čl. 1 ods. 2  
(prispôsobené)  
⇒ nový

1. Príslušné orgány každého členského štátu uskutočnia potrebné opatrenia, aby zabezpečili ~~⇒ uverejňovanie informácií o inšpekciách, zadržaniach a zamietnutiach vstupu v súlade s prílohou XIV~~ ~~⇒ minimálne mesačné uverejňovanie informácií uvedených v zozname podľa časti 1 prílohy VIII týkajúcej sa lodí zadržaných, alebo lodí, ktorým bol odmietnutý prístup do prístavu tohto členského štátu počas predchádzajúceho mesiaca.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 12

~~2. Informácie uvedené v prílohe VIII, časti I a II a informácie o zmenách, dočasných pozastaveniach a zrušeníach triedy podľa článku 15 ods. 3 smernice 94/57/ES, sú k dispozícii v databáze Sirenae. Uverejnia sa čo najskôr po skončení kontroly alebo po zrušení zadržania cez informačný systém Sirenae.~~

↓1999/97/ES čl. 1 ods. 2

~~3. Členské štáty a Komisia spolupracujú, aby vytvorili vhodné technické opatrenia uvedené v odseku 2.~~

~~4. Informačný systém Sirenae sa podľa potreby mení a dopĺňa, aby sa vykonali vyššie uvedené požiadavky.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 13  
(prispôsobené)

~~2.~~ ~~5.~~ Ustanovenia tohto článku nemajú dopad na vnútroštátne právne predpisy o ručení.

---

↓ nový (prispôsobené)

Článok 20

**„Čierny zoznam“ o výkone lodných prevádzkovateľov a spoločností podnikov**

Komisia každoročne vypracúva a uverejňuje „čierny zoznam“ o výkone lodných prevádzkovateľov a spoločností podnikov v súlade s postupmi a kritériami ustanovenými v prílohe XV.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

Článok 21

**Náhrada nákladov**

1. Ak by inšpekcie uvedené v článkoch 7 a 8 potvrdili alebo odhalili nedostatky vo vzťahu k požiadavkám dohovoru, ktorý oprávňuje na zadržanie lode, tak všetky náklady spojené s inšpekciou v akomkoľvek zvyčajnom 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 15 ods. 4 a článku 10 ods. 4 hradí vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 14  
(prispôsobené)

3. V prípade zadržania lode plavidla z dôvodu chýb alebo nedostatku platných osvedčení určených v článku 9 a v prílohe VI, znáša všetky náklady spojené so zadržaním v prístave vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

4. Zadržanie sa nezruší, pokiaľ nebudú uhradené všetky poplatky alebo pokiaľ nebude zložená dostatočná záruka náhrady týchto nákladov.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 15  
(prispôsobené)

Článok ~~22~~ ~~17~~

### Údaje na monitorovanie vykonávania

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 15  
(prispôsobené)

Členské štáty poskytnú Komisii informácie uvedené v prílohe ~~XVI~~ ~~X~~ v časových intervaloch, ktoré sú v tejto prílohe uvedené.

---

↓ nový (prispôsobené)

Členské štáty prijímú všetky príslušné opatrenia na zabezpečenie toho, ~~aby~~ ~~že~~ Komisia ~~mala~~ ~~bude mať~~ úplný a neobmedzený prístup k všetkým údajom, ktoré sa spravujú prostredníctvom ~~inšpekčnej databázy~~ ~~informačného systému~~ uvedenej ~~ho~~ v článku 18 ods. 2.

---

↓ nový

Článok 23

### Monitorovanie dodržiavania zhody a výkonu členských štátov

S cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie tejto smernice a monitorovať celkové fungovanie komunitárneho systému štátneho prístavného dozoru v súlade s článkom 2 písm. b) bod (i) nariadenia (ES) č. 1406/2002 Komisia zhromažďuje potrebné informácie a uskutočňuje návštevy členských štátov.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 15  
(prispôsobené)

Článok  24  ~~18~~

**Regulačný Výbor**

---

↓2002/84/ES čl. 4 ods. 2  
(prispôsobené)

1. Komisii pomáha ~~bude pomáhať~~ Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený článkom podľa článku 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ~~z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS)~~<sup>16</sup>.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 15  
(prispôsobené)

2. Pri odkaze ~~Ak je odkaz~~ na tento odsek sa ~~uplatňujú~~ sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota uvedená ~~Doba určená~~ v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovená na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

Článok  25  ~~19~~

**Postup  prijímania  ~~zavádzania~~ zmien a doplnení**

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 16  
(prispôsobené)

Táto smernica môže byť zmenená a doplnená bez rozšírenia svojej pôsobnosti v súlade s postupom uvedeným v článku  24 ods. 2  ~~18 ods. 2~~, aby:

---

<sup>16</sup> Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 16  
(prispôsobené)  
⇒ nový

a) prispôsobila povinnosti uvedené v článkoch 5, ~~okrem čísla 25 % uvedeného v jeho odseku 1, v článkoch~~ ⇒ 5 až 17 a 19 až 22 ⇐ a v prílohách, ku ktorým sa vzťahujú tieto články, na základe skúseností získaných pri vykonávaní tejto smernice a berúc do úvahy vývoj  parížskeho  MOU;

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
⇒ nový

b) prispôsobila prílohy s cieľom  zohľadniť  ~~brať do úvahy~~ zmeny a doplnenia, ktoré nadobudli účinnosť v ⇒ právnych predpisoch Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ako aj v ⇐ dohovoroch, protokoloch, kódexoch a rezolúciách príslušných medzinárodných organizácií a  parížskom  MOU;

↓2002/84/ES čl. 4 ods. 3 písm. a)  
⇒ nový

c) ⇒ zmenila a doplnila definície a ⇐ aktualizovala zoznam medzinárodných dohovorov uvedených v článku 2 ~~ods. 1~~, ktoré sú relevantné na účely tejto smernice.

↓2002/84/ES čl. 4 ods. 3 písm. b)

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.

↓ nový (prispôsobené)

## Článok 26

### *Integrácia nového inšpekčného systému do právnych predpisov Spoločenstva*

V súlade s postupom uvedeným v článku 24  ods. 2  sa môžu prijať dodatočné opatrenia na:

- stanovenie hodnôt prisudzovaných každému rizikovému parametru; v ~~výkonu~~ výkonu vlajkového štátu, prvkom týkajúcim sa klasifikačných spoločností a výkonu  spoločnosti  podniku by sa mali udeliť vyššie hodnoty ako ostatným kritériám;
- určenie kombinácie rizikových parametrov pre každú úroveň rizikového profilu lode;
- vypracovanie kritérií a postupov týkajúcich sa druhu a rozsahu inšpekcií;

– vypracovanie zásad a postupov týkajúcich sa inšpekčných záväzkov členských štátov.

Komisia ~~bude~~  každoročne  ~~každý rok~~  preskúma  ~~skúmať~~ implementáciu rizikových parametrov lode a prípadne v súlade s článkom  24 ods. 2  ~~25~~ navrhne úpravu  parametrov  ~~hodnot~~ na základe získaných poznatkov alebo politických cieľov, ktoré sa majú dosiahnuť.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 17  
(prispôbené)

Článok  27  ~~19a~~

### Sankcie

Členské štáty  ustanovia  ~~určia~~ systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych právnych predpisov schválených 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.

↓2001/106/ES čl. 3  
(prispôbené)  
⇒ nový

Článok 28

### Preskúmanie

Komisia najneskôr do  18 mesiacov po uplynutí lehoty na transpozíciu tejto smernice  preskúma ~~22. júla 2006~~  jej  vykonávanie ~~tejto smernice~~.  Preskúmaním  ~~Revíziou~~ sa okrem iného  preverí  ~~preskúma~~ počet inšpektorov štátneho prístavného dozoru v každom členskom štáte a počet vykonaných inšpekcií vrátane povinných rozšírených inšpekcií.

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

↓

Článok 29

### Vykonávanie a oznámenie

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami [...] a bodmi [...] príloh [...] [články alebo ich časti a body príloh, ktoré boli zmenené z hľadiska obsahu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou]

najneskôr do 18 mesiacov po dátume stanovenom v článku 31. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

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[-e] zrušenú[-é] touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a formulácii vyhlásenia upravujú 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 smernice v členských štátoch.

### *Článok 30*

#### **Zrušenie**

Smernica 95/21/ES, zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe XVII časť A, sa zrušuje s účinnosťou od [dátum nadobudnutia účinnosti rekodifikovanej smernice] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc stanovených v prílohe XVII časť B do vnútroštátnych právnych predpisov.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe XVIII.

### *Článok 31*

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

Články [...] a body [...] príloh [...] [články alebo ich časti a body príloh, ktoré zostávajú nezmenené v porovnaní s predchádzajúcou smernicou] sa uplatňujú od [dátum nadobudnutia účinnosti rekodifikovanej smernice].

### *Článok 32*

#### **Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

*Za Európsky parlament*  
*Predseda*  
[...]

*Za Radu*  
*predseda*  
[...]

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 1 (prispôsobené)

## PRÍLOHA I

### ☒ VÝBER LODÍ ☒ ~~LODE POVAŽOVANÉ ZA PRIORITYNÉ PRE~~ ☒ NA ☒ INŠPEKCIU

(podľa článku 5 ods. ☒ 4 ☒ 5)

↓ nový

#### **A. Inšpekčné záväzky**

1. Príslušný orgán zabezpečí, aby sa inšpekcia uskutočnila na každej lodi v prístave alebo kotvisku, okrem lodí vybraných na rozšírenú inšpekciu, s faktorom priority vyšším ako 50 v inšpekčnej databáze za predpokladu, že od poslednej inšpekcie, ktorú vykonal členský štát alebo signatársky štát parížskeho MOU, uplynulo obdobie minimálne jedného mesiaca.

2. Príslušné orgány určia poradie priorít pri výbere iných lodí na inšpekciu takto:

- a) prvé lode, ktoré sa majú vybrať na inšpekciu, budú lode uvedené v tejto prílohe časť B oddiel I, bez ohľadu na ich faktor priority,
- b) lode uvedené v časti B oddiel II sa vyberú v zostupnom poradí, v závislosti od poradia priorít vyplývajúcich z hodnoty ich intervalov faktora priority na základe inšpekčnej databázy za predpokladu, že od poslednej inšpekcie vykonanej v prístave alebo kotvisku členského štátu Európskej únie alebo v regióne spadajúcom pod parížske MOU, uplynulo obdobie minimálne jedného mesiaca.

3. Členské štáty sa zdržia inšpekcie lodí, ktoré boli kontrolované niektorým členským štátom Európskej únie alebo regiónom spadajúcim pod parížske MOU v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov, za predpokladu, že:

- a) loď, okrem lodí, ktoré sa môžu podrobiť rozšírenej inšpekcii, má faktor priority nižší ako 7,
- b) loď nie je prvoradou prioritou podľa časti B oddiel I,
- c) neboli hlásené žiadne nedostatky po predchádzajúcej inšpekcii,
- d) neexistujú žiadne jasné dôvody na vykonanie inšpekcie,
- e) loď nie je zahrnutá do odseku 2 písm. a).

4. Prehliadka prevoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, ktorú vykonal hostiteľský štát v súlade s článkami 6 a 8 smernice 1999/35/ES<sup>1</sup>, sa považuje za detailnejšiu alebo prípadne rozšírenú inšpekciu a ako taká sa zaznamenáva do inšpekčnej databázy. V prípade nedostatkov, ktoré sú zjavne riskantné z hľadiska bezpečnosti, zdravia alebo životného prostredia, sa loď zadrží v súlade s článkom 13.

## B. LODE POVAŽOVANÉ ZA PRIORITNÉ PRE INŠPEKCIU

↓ 98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 1 (prispôbené)  
⇒ nový

### B. I. PRVORADÉ FAKTORY

Bez ohľadu na hodnotu faktora priority sa nasledovné lode považujú za lode, ktoré sú na účely inšpekcie prioritné:

1. Lode, o ktorých  závadách  ~~nedostatkoch~~ podali lodivodi alebo prístavné orgány správy, pričom tieto  závady  ~~nedostatky~~ môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť plavby (~~podľa smernice Rady 93/75/EHS<sup>2</sup> a článku 13 tejto smernice~~)  alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade s článkom 17 tejto smernice .
2. Lode, ktoré nespĺnili ⇒ príslušné požiadavky na oznámenie  ~~povinnosti stanovenej smernicou 93/75/EHS~~ ⇒ uvedené v článku 6 tejto smernice, v smernici 2000/59/ES, smernici 2002/59/ES a prípadne v nariadení (ES)  č.  725/2004 .
3. Lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu.

↓ nový

4. Lode, o ktorých členský štát podal správu z dôvodu nedodržania odporúčania pre plavbu na vjazdoch do Baltského mora, ako sa uvádza v prílohách k rezolúcii MSC.138(76) Medzinárodnej námornej organizácie.

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. ES L 247, 5.10.1993, s. 19.

↓ 98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha bod 1 (prispôsobené)  
→<sub>1</sub> 1999/97/ES čl. 1 ods. 3 a príloha bod 1 písm. a)  
⇒ nový

5. 4. Lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie a ktoré majú oprávnený záujem na bezpečnej prevádzke lode, životných alebo pracovných podmienkach na palube lodí alebo na prevencii znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú; ~~identita osoby predkladajúcej správu alebo sťažnosť nesmie byť oznámená kapitánovi alebo vlastníkovi príslušnej lode.~~

6. 5. Lode, ktoré:

- a) sa na svojej plavbe do prístavu podieľali na zrážke, uviazli na plytčine alebo stroskotali;
- b) boli obvinené z údajného porušenia predpisov o vypúšťaní alebo presakovaní škodlivých látok;
- c) manévrovali nepravidielným alebo nebezpečným spôsobom, pri ktorom sa nedodrжали opatrenia o trasách prijaté IMO alebo prax a postupy pri bezpečnej plavbe; alebo
- d) boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie.

7. 6. Lode, ktoré boli z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené →<sub>1</sub> alebo stiahnuté ←<sub>2</sub> zo svojej triedy v ~~predchádzajúcich šiestich mesiacoch~~ ⇒ od poslednej inšpekcie v Európskej únii alebo v regióne spadajúcom pod parížske MOU. ⇐.

↓ nový (prispôsobené)

8. Lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté v súlade s článkom 9 smernice XX/XX o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných  úradov  správnych orgánov.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 19  
(prispôsobené)  
⇒ nový

## ☒ B. ☒ II. CELKOVÝ FAKTOR PRIORITY

⇒ Príslušný orgán vyberie lode uvedené nižšie v zostupnom poradí, v závislosti od poradia priorit vyplývajúcich z hodnoty ich intervalov faktora priority na základe inšpekčnej databázy. ⇐ ~~Následujúce lode sa považujú za prioritné na kontrolu.~~

1. Lode, ktoré navštívia prístav členského štátu prvý raz alebo prvý raz po 12 alebo viac mesiacoch. Pri uplatňovaní týchto kritérií budú brať členské štáty na zreteľ tie inšpekcie, ktoré boli vykonané členmi ☒ parížskeho ☒ MOU. Ak chýbajú potrebné údaje na tento účel, členské štáty sa budú spoliehať na dostupné údaje ~~Sirenae~~ ☒ v inšpekčnej databáze ☒ a skontrolujú tie lode, ktoré ☒ sa nenachádzajú v inšpekčnej databáze ☒ ~~neboli registrované v databáze Sirenae po nadobudnutí platnosti 1. januára 1993.~~
2. Lode, na ktorých nevykonal prehliadku žiadny členský štát počas predchádzajúcich šiestich mesiacov.
3. Lode, ktorých štatutárne osvedčenie o lodnej konštrukcii a vybavení vydané v súlade s dohovormi a klasifikačné osvedčenia vydala organizácia, ktorá nie je uznaná podľa podmienok [smernice Rady 94/57/ES].
4. Lode, ktoré plávajú pod vlajkou štátu, ☒ ktorého miera zadržania vypočítaná na základe troch posledných kalendárnych rokov inšpekcií zaznamenaných v inšpekčnej databáze spadá do „čierneho zoznamu“ definovaného ☒ ~~ktorý sa nachádza na čiernom zozname uverejnenom~~ vo výročnej správe ☒ parížskeho ☒ MOU.
5. Lode, ktoré dostali povolenie opustiť prístav ⇒ alebo kotvisko ⇐ členského štátu za určitých podmienok, ako sú:
  - a) nedostatky, ktoré sa majú pred odchodom odstrániť;
  - b) nedostatky, ktoré sa majú odstrániť v najbližšom prístave, v ktorom zastavia;
  - c) nedostatky, ktoré sa majú odstrániť do 14 dní;
  - d) nedostatky, pre ktoré boli špecifikované iné podmienky.

Ak sa uskutočnili opatrenia vzťahujúce sa na loď a všetky nedostatky boli odstránené, berie sa to do úvahy.
6. Lode, ktorých nedostatky boli zaznamenané počas predchádzajúcej inšpekcie podľa počtu nedostatkov.
7. Lode, ktoré boli zadržané v predchádzajúcom prístave ⇒ alebo kotvisku ⇐ .

8. Lode, ktoré plávajú pod vlajkou štátu, ktorý neratifikoval všetky relevantné medzinárodné dohovory podľa článku 2 tejto smernice.
9. Lode klasifikované ⇨ klasifikačnými spoločnosťami, ktoré majú výkonnosťnú úroveň „nízku“ alebo „veľmi nízku“ uvedenú v tabuľke „trojročných mier zadržania na klasifikačnú spoločnosť“ uverejnenej parížskym MOU. ⇨ ~~klasifikačnou spoločnosťou s nadpriemerným koeficientom nedostatkov.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 19  
(prispôsobené)  
⇨ nový

10. Lode kategórií uvedených v prílohe  VIII časť B  ~~V(A).~~

11. Lode staršie ako 13 rokov.

~~Príslušný orgán zohľadní pri určovaní poradia priority na kontrolu uvedených lodí celkový cieľový faktor uvedený v informačnom systéme Sirenae podľa prílohy I, oddiel I, MOU. Body 5, 6 a 7 sa uplatňujú len pri kontrolách vykonaných za posledných 12 mesiacov. Celkový cieľový faktor nesmie byť nižší ako súčet hodnôt stanovených pre body 3, 4, 8, 9, 10 a 11.~~

Na účely článku  8 ods. 3  ~~7.4~~ však celkový cieľový faktor neberie do úvahy bod 10.

⇨ Na účely bodov 4 a 9 nadobúdajú zoznamy definované parížskym MOU účinnosť od 1. júla každý rok po kalendárnom roku, ktorý je podkladom pre štatistiky. ⇨

## **PRÍLOHA II**

### **Hlavné prvky komunitárneho systému štátneho prístavného dozoru (podľa článku 5 ods. 2)**

V komunitárnom systéme štátneho prístavného dozoru sú obsiahnuté tieto prvky:

#### **I. RIZIKOVÝ PROFIL LODE**

Rizikový profil lode je určený kombináciou týchto parametrov:

##### **a) Typ lode**

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

##### **b) Vek lode**

Staršie lode sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

##### **c) Výkon vlajkového štátu**

- (i) Lode plávajúce pod vlajkou štátu s vysokou mierou zadržania v rámci EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- (ii) Lode plávajúce pod vlajkou štátu s nízkou mierou zadržania v rámci EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- (iii) Lode plávajúce pod vlajkou štátu, pre ktorý bol vykonaný nezávislý audit v súlade s kódexom implementácie povinných nástrojov IMO, ~~na základe ktorého sa~~  a ktorý  preukázal zhodu s príslušnými nástrojmi, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

##### **d) Uzmané organizácie**

- (i) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s nízkou alebo veľmi nízkou výkonnostnou úrovňou vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- (ii) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s vysokou výkonnostnou úrovňou vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- (iii) Lode, ktorým ~~me~~ osvedčenia vydali organizácie uznané podľa podmienok smernice Rady 94/57/ES, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

e) Výkon  spoločnosti  podniku

- (i) Lode  spoločnosti  podniku s nízkym alebo veľmi nízkym výkonom určeným mierami nedostatkov a zadržania jej~~ho~~ lodí v rámci  Európskej únie  EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- (ii) Lode  spoločnosti  podniku s vysokým výkonom určeným mierami nedostatkov a zadržania jej~~ho~~ lodí v rámci  Európskej únie  EÚ a regiónu spadajúceho pod parížske MOU sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

f) História inšpekcí v  Európskej únii  Spoločenstve a regiónu spadajúcom pod parížske MOU

- (i) Lode, ktoré boli zadržané viac ako jeden raz, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- (ii) Lode, ktoré neboli zadržané v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov a mali málo nedostatkov, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

~~3.~~ Rizikové parametre uvedené v  prvom pododseku  odseku ~~2~~ sa kombinujú na určenie týchto rizikových profilov lodí:

- vysoké riziko;
- štandardné riziko;
- nízke riziko.

Pri určovaní týchto rizikových profilov sa väčší dôraz kladie na parametre výkonu vlajkového štátu,  uznaných organizácií  klasifikačných spoločností a výkonu  spoločnosti  podniku.

## II – INŠPEKCIA LODÍ

Na lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch Spoločenstva, sa vykonávajú pravidelné inšpekcie v pravidelných intervaloch, ako aj dodatočné inšpekcie v prípade výskytu neočakávaných faktorov.

### 1. Pravidelné inšpekcie

Intervaly medzi pravidelnými inšpekciami sa určujú na základe rizikového profilu lode. Interval medzi pravidelnými inšpekciami vysokého rizika lodí nesmie byť dlhší ako 6 mesiacov. Interval medzi pravidelnými inšpekciami lodí s iným rizikovým profilom sa pri znižovaní rizika predlžuje.

Členské štáty vykonávajú pravidelnú inšpekciu na:

- každej lodi s vysoko rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave  Európskej únie  EÚ alebo regiónu spadajúcom pod parížske MOU v priebehu

posledných 6 mesiacov. Vysoko rizikové lode sa môžu podrobiť inšpekcii od 5. mesiaca;

– každej lodi so štandardne rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave  Európskej únie  EÚ alebo regiónu spadajúcom pod parížske MOU v priebehu posledných 12 mesiacov. Štandardne rizikové lode sa môžu podrobiť inšpekcii od 10. mesiaca;

– každej lodi s nízko rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave  Európskej únie  EÚ alebo regiónu spadajúcom pod parížske MOU v priebehu posledných 36 mesiacov. Nízko rizikové lode sa môžu podrobiť inšpekcii od 24. mesiaca.

## 2. Dodatočné inšpekcie

Lode, pre ktoré platí podmienka výskytu nasledujúcich neočakávaných faktorov, sú predmetom inšpekcie bez ohľadu na obdobie uplynuté od ich poslednej pravidelnej inšpekcie.

– Lode, ktoré boli z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené alebo stiahnuté zo svojej triedy od poslednej inšpekcie v Európskej únii alebo v regióne spadajúcom pod parížske MOU.

– Lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté od poslednej inšpekcie v Európskej únii alebo v regióne spadajúcom pod parížske MOU.

– Lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu.

– Lode, ktoré nie je možné 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 nepravidłným alebo nebezpečným spôsobom, pri ktorom sa nedodržali opatrenia o trasách prijaté IMO alebo prax a postupy pri bezpečnej plavbe;

– boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie; alebo

– nedodržali odporúčania o plavbe, ktoré prijala IMO.

– Lode, o ktorých závadách podali lodivodi alebo prístavné orgány správy, pričom tieto závady môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť plavby alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade článkom 17 tejto smernice.

- Lode, ktoré nesplnili príslušné požiadavky na oznámenie uvedené v článku 6 tejto smernice, v smernici 2000/59/ES, smernici 2002/59/ES a prípadne v nariadení (ES)  $\otimes$  č.  $\otimes$  725/2004.
- Lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie a ktoré majú oprávnený záujem na bezpečnej prevádzke lode, životných alebo pracovných podmienkach na palube lodí alebo na prevencii znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú.
- Lode, ktoré boli zadržané pred viac ako 3 mesiacmi.
- Lode, u ktorých boli hlásené nevyriešené nedostatky.
- Lode, u 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.

### **3. Rozsah inšpekcii**

Pravidelné a dodatočné inšpekcie zahŕňajú skúmanie vopred stanovených oblastí pre každú loď, ktoré sa budú obmieňať v závislosti od typu lode, druhu inšpekcie a zistení predchádzajúceho štátneho prístavného dozoru. Pravidelné inšpekcie vysoko rizikových lodí a lodí, ktoré predstavujú vyššie riziko z dôvodu svojho typu a veku, ako aj nové inšpekcie lodí, ktorým bol v súlade s prílohou XII vydaný príkaz na zamietnutie vstupu, sú hlbšie.

V inšpekčnej databáze sa budú uvádzať prvky na stanovenie rizikových oblastí, ktoré sa majú preskúmať pri každej inšpekcii.

### **III – INŠPEKČNÉ ZÁVÄZKY ČLENSKÝCH ŠTÁTOV**

Členské štáty vynakladajú vyrovnané úsilie na dosiahnutie cieľa kontrolovať všetky lode, ktoré sa môžu podrobiť inšpekcii a ktoré zastavujú v prístavoch EÚ.

Členský štát vykonáva určitú časť z celkového počtu inšpekcii nevyhnutných v regióne spadajúcom pod parížske MOU. Táto časť vychádza z počtu jednotlivých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch príslušného členského štátu, vo vzťahu k celkovému počtu jednotlivých lodí, ktoré zastavujú v každom členskom štáte.

Okrem toho sa hodnotí dodržiavanie zhody členských štátov s uvedeným cieľom na základe počtu neuskutočnených pravidelných inšpekcii.

V prípade potreby sa vypracuje mechanizmus na spravodlivé rozdelenie inšpekcii medzi členské štáty.

## **PRÍLOHA III**

### **Predbežné Oznámenie**

#### **(podľa článku 6)**

1. Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá sa môže podrobiť rozšírenej inšpekcii v súlade s článkom 8 ods. 1 a ktorá pláva do prístavu alebo kotviska členského štátu, oznamuje prístavnému orgánu alebo orgánu určenému na tento účel minimálne tri dni pred očakávaným príchodom do prístavu ☒ alebo kotviska ☒ alebo pred opustením predchádzajúceho prístavu ☒ alebo kotviska ☒ informácie uvedené nižšie, ak sa očakáva, že plavba bude trvať menej ako tri dni:

- a) identifikácia lode (názov, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);
- b) plánovaná doba kotvenia;
- 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 kotvisku určenia (nákladka, vykládka, iné);
- e) plánované štatutárne prehliadkové inšpekcie a dôležité údržbárske a opravné práce, ktoré sa majú vykonať, kým je loď v prístave alebo kotvisku určenia;
- f) dátum poslednej rozšírenej inšpekcie v regióne spadajúcom pod parížske MOU.

2. Prevádzkovatelia, agenti alebo kapitáni lodí, ktoré plávajú do prístavu členského štátu, oznámia svoj príchod v súlade s článkom 4 smernice 2002/59/ES.

3. Po prijatí uvedených informácií zašle príslušný prístavný orgán tieto informácie príslušnému orgánu štátneho prístavného dozoru. Pokiaľ je to možné, informácie by sa mali zasielať elektronicky.

4. Postupy a formáty, ktoré na účely tejto prílohy vyvinuli členské štáty, spĺňajú príslušné ustanovenia smernice 2002/59/ES o oznámeniach lodí.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

**PRÍLOHA ~~IV~~ ~~IV~~ ~~IV~~**

**ZOZNAM OSVEDČENÍ A DOKUMENTOV**

---

↓ 95/21/ES

(podľa článku ~~7~~ ~~6~~ ods.1)

1. Medzinárodné osvedčenie o tonáži (1969).
2. – Osvedčenie o bezpečnosti osobnej lode;  
– Osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie nákladnej lode;  
– Osvedčenie o bezpečnostnom vybavení nákladnej lode;  
– Osvedčenie o bezpečnostnom rádiatelegrafickom vybavení nákladnej lode;  
– Osvedčenie o bezpečnostnom rádiatelefonickom vybavení nákladnej lode;  
– Osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode;

---

↓ 1999/97/ES čl. 4 ods. 4 písm. a)

- Osvedčenie o výnimke vrátane prípadného zoznamu nákladu;

---

↓ 95/21/ES

- Osvedčenie o bezpečnosti nákladnej lode.

---

↓ nový

3. Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC).

4. Súvislý prehľad histórie lode (CSR).

---

↓ 95/21/ES

~~5.~~ ~~3.~~ Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti pre hromadnú prepravu skvapalnených plynov;

- Osvedčenie o spôsobilosti pre hromadnú prepravu skvapalnených plynov.

6. ~~4.~~ Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti pre hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií;
- Osvedčenie o spôsobilosti pre hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií.
7. ~~5.~~ Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ropou.
8. ~~6.~~ Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok.
9. ~~7.~~ Medzinárodné osvedčenie o nákladovej čiare ponoru (1966);
- Medzinárodné osvedčenie o výnimke z nákladovej čiary ponoru.
10. ~~8.~~ Kniha záznamov o rope, časti I a II.
11. ~~9.~~ Kniha záznamov o náklade.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 20  
písm. a)  
⇒ nový

12. ~~10.~~ Osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou.

13. ~~10a.~~ Osvedčenia ⇒ alebo akékoľvek iné dokumenty ⇐ vydané v súlade s dohovorom STCW.

---

↓95/21/ES

14. ~~11.~~ Lekárske osvedčenie (pozri dohovor ILO č. 73 týkajúci sa lekárskeho vyšetrení námorníkov).

---

↓ nový

15. Tabuľka práce na palube lode (dohovor ILO č.180 a STCW 95).

16. Záznamy o pracovnom čase a čase odpočinku námorníkov (dohovor ILO č.180).

---

↓95/21/ES

17. ~~12.~~ Informácie o stabilite.

---

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2  
a príloha bod 2. ods. 1

~~18.~~ ~~13.~~ Kópia dokumentu zhody a osvedčenie o riadení bezpečnej prevádzky vydané v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (SOLAS, kapitola IX).

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

~~19.~~ ~~14.~~ Osvedčenie o pevnosti trupu lode a strojných zariadení, ktoré bolo vydané príslušnou  uznanou organizáciou  (vyžadované len v prípade, ak loď klasifikovala  uznaná organizácia ).

---

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 2. ods. 2  
⇒ nový

~~20.~~ ~~15.~~ Dokument zhody so špecifickými požiadavkami na lode prepravujúce nebezpečný tovar.

~~21.~~ ~~16.~~ Osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných lodí a povolenie na ich prevádzku.

~~22.~~ ~~17.~~ Špeciálny súpis alebo zoznam nebezpečného tovaru alebo podrobný plán uloženia.

~~23.~~ ~~18.~~ 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.~~ ~~19.~~ Osvedčenie bezpečnosti pre špeciálne lode.

~~25.~~ ~~20.~~ Osvedčenie bezpečnosti pre mobilné pobrežné vrtacie jednotky.

~~26.~~ ~~21.~~ Pre všetky ropné cisternové lode záznam o monitorovaní vypúšťania a kontrolnom systéme pre poslednú plavbu so záťažou.

~~27.~~ ~~22.~~ Inventárny zoznam, protipožiarny plán a u osobných lodí bezpečnostný plán v prípade poškodenia.

~~28.~~ ~~23.~~ Núdzový plán v prípade ropnej nehody.

~~29.~~ ~~24.~~ Vymeriavacie správy (pre lode na hromadný tovar a ropné cisternové lode).

~~30.~~ ~~25.~~ Správy o predchádzajúcich inšpekciách štátneho prístavného dozoru.

~~31.~~ ~~26.~~ U osobných lodí ro-ro, informácie o pomere A/A-max.

~~32.~~ ~~27.~~ Dokument oprávňujúci na prepravu obilia.

~~33.~~ ~~28.~~ Príručka pre zabezpečenie nákladu.

---

↓1999/97/ES čl. 1 ods. 4 písm. b)

- ~~34. 29.~~ Plán spracovania odpadu a kniha záznamov o odpade.
- ~~35. 30.~~ Pomocný rozhodovací systém pre kapitánov osobných lodí.
- ~~36. 31.~~ Kooperatívny plán SAR pre osobné lode plávajúce na stanovených trasách.
- ~~37. 32.~~ Zoznam prevádzkových obmedzení pre osobné lode.
- ~~38. 33.~~ Podklady týkajúce sa vyváženia a stability lodí na hromadný tovar.
- ~~39. 34.~~ Nakládky a vykládky lodí na hromadný tovar.
- 

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 20  
písm. b)

- ~~40. 35.~~ 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).
- 

↓ nový (prispôsobené)

41. Osvedčenie požadované podľa smernice 2006/XX/ES o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí.
42. Osvedčenie požadované podľa nariadenia (ES) č. XXXX/2006 o zodpovednosti  osobných dopravcov v lodnej preprave po mori  ~~prepraveov cestujúcich po mori~~ a vnútrozemských vodných cestách v prípade  nehôd  ~~nehody~~.

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 3 (prispôsobené)  
→<sub>1</sub> 2001/106/ES čl. 1 ods. 21

## PRÍLOHA ~~☒~~ V ~~☒~~ ~~III~~

### PRÍKLADY „JASNÝCH DÔVODOV“ PRE VYKONANIE DETAILNEJŠEJ INŠPEKCIE

(podľa článku 7 ~~6~~ ods. 3)

1. Lode identifikované v prílohe I časť B oddiel I a časť B oddiel II ods. II-3, II-4, II-5b, II-5c →<sub>1</sub> a II-8 ←.
2. Nesprávne vedenie denníka záznamov o nafte.
3. Počas overovania osvedčení a inej dokumentácie (~~pozri článok 6 ods. 1 písm. a) a ods. 2~~) boli zistené nepresnosti.

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 3 (prispôsobené)

4. Indície, že členovia posádky nie sú schopní splniť požiadavky ~~☒~~ v súvislosti s komunikáciou na palube ~~☒~~ ~~☒~~ uvedenou ~~☒~~ v článku ~~8~~ ~~☒~~ 17 ~~☒~~ smernice ~~☒~~ Európskeho parlamentu a ~~☒~~ Rady ~~94/58/ES~~ ~~☒~~ 2001/25/ES ~~☒~~ ~~z 22. novembra 1994 o minimálnej úrovni výcviku námorníkov~~<sup>1</sup>.

↓ nový

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 bolo vydané treťou krajinou, ktorá neratifikovala dohovor STCW.

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 3

7. ~~5.~~ Dôkaz o tom, že manipulácia s nákladom a iné práce na palube sa nevykonávali bezpečným spôsobom alebo podľa smerníc IMO, napríklad obsah kyslíka v hlavnom vedení inertného plynu do cisterien prekročil predpísanú maximálnu úroveň.
8. ~~6.~~ Kapitán ropnej cisternovej lode nemôže predložiť záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a o kontrolnom systéme za poslednú plavbu so záťažou.

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 136, 18.5.2001, s. 17.

- ~~9. 7.~~ Chýbajúci aktualizovaný inventárny zoznam alebo členovia posádky nie sú si vedomí svojich povinností v prípade požiaru alebo príkazu na opustenie lode.
- ~~10. 8.~~ Vysielanie falošných núdzových signálov bez toho, aby boli následne odvolané.
- ~~11. 9.~~ Neprítomnosť dôležitého vybavenia alebo opatrení vyžadovaných dohovormi.
- ~~12. 10.~~ Krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na lodi.
- ~~13. 11.~~ Indícia na základe celkového dojmu a pozorovania inšpektorov, že existujú vážne poškodenia alebo nedostatky týkajúce sa trupu alebo konštrukcie, ktoré môžu predstavovať riziko pre konštrukčnú celistvosť lode, jej vodotesnosť alebo odolnosť proti počasiu.
- ~~14. 12.~~ 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 také činnosti sa nevykonávali.
- 

↓ nový

15. Chýbanie tabuľky práce na palube lode alebo záznamov o pracovnom čase alebo čase odpočinku námorníkov.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 4 (prispôsobené)  
⇒ nový

**PRÍLOHA ~~VI~~ ~~IV~~**

**POSTUPY PRI LODNOM DOZORE**

(podľa článku ~~7~~ ~~6~~ ods. 5)

1. Zásady bezpečnosti posádky (rezolúcia IMO ~~A.890(21)~~ v znení zmien a doplnení ~~A.481(XII)~~ a prílohy, ktoré obsahujú Dokument o minimálnych požiadavkách na bezpečnosť posádky (príloha 1) a smernice o uplatňovaní zásad bezpečnosti posádky (príloha 2).
2. Ustanovenia Medzinárodného kódexu pre prepravu nebezpečného tovaru.
3. Publikácia Medzinárodnej organizácie práce (ILO) „~~Inšpekcia pracovných podmienok na palube lode: usmernenia pre postup~~“.
4. Príloha 1 „~~Postupy pri štátnom prístavnom dozore~~“ k parížskemu MOU ⇒ a príslušné pokyny a usmernenia vydané parížskym MOU ⇐ .

---

↓ nový

5. Rezolúcia MSC.159(78) IMO (prijatá 21. mája 2004) „Dočasné usmernenie k opatreniam kontroly a dodržiavania zhody na zvýšenie námornej bezpečnosti“.

## **PRÍLOHA VII**

### **Postupy pri dozore v súvislosti s bezpečnostnými aspektmi lodí**

(podľa článku 7 ods. 6)

#### **A. Pred nástupom na loď**

1. Toto usmernenie platí len pre lode uvedené v článku 3 ods. 1, ods. 2 a ods. 3 nariadenia (ES)  č.  725/2004, pokiaľ neplávajú pod vlajkou prístavného inšpekčného štátu.

2. Inšpektorom by mala byť známa úroveň bezpečnosti prístavného zariadenia, v ktorom sa má uskutočniť inšpekcia lode.

3. Správy alebo sťažnosti týkajúce sa bezpečnosti, ktoré inšpektori dostali pred nástupom na loď, by sa mali zaslať príslušnému bezpečnostnému orgánu  pre námornú bezpečnosť  <sup>1</sup> , ktorý rozhodne o prioritě inšpekcie bezpečnosti prostredníctvom riadne splnomocneného úradníka pre bezpečnosť.

4. Hoci sú záležitosti bezpečnosti na lodi na jeho zvážení, kapitán nie je oprávnený zamietnuť vstup riadne splnomocnenému inšpektorovi na loď, aby vykonal inšpekciu. Môže dôjsť k prípadom, v ktorých je povinné uskutočniť inšpekciu štátneho prístavného dozoru, ale kapitán sa z bezpečnostných dôvodov usiluje inšpekciu obmedziť. Ak to inšpektor považuje za neprimerané, poradí sa s príslušným bezpečnostným orgánom.

5. Inšpektorom by malo byť známe, že na lodi s úrovňou bezpečnosti 3 môžu ochranné opatrenia obmedzovať rozsah inšpekcie štátneho prístavného dozoru týkajúcej sa „bezpečnosti“.

Neumožní sa napríklad kompletný nácvik záchranej akcie. Takisto môže prísť k situácii, že príslušný bezpečnostný orgán obmedzí činnosť štátneho prístavného dozoru.

#### **B. Úvodná inšpekcia**

Počas úvodnej inšpekcie by inšpektor:

1. pri približovaní sa k lodi, nástupe na loď a pohybovaní sa okolo lode mal venovať pozornosť bezpečnostným aspektom definovaným v príslušných usmerneniach parížskeho MOU, s prihliadnutím na úroveň bezpečnosti predpísanú prístavom a loďou. Od inšpektorov sa nevyžaduje testovať bezpečnostný systém, mali by len zvažovať tie aspekty, ktoré vzniknú počas ich bežnej činnosti na lodi;

2. mal skontrolovať, či sa na lodi nachádza Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC) alebo dočasné ISSC, či je platné a či ho vydal správny orgán lode, ním splnomocnená organizácia alebo iný štát na žiadosť správneho orgánu;

<sup>1</sup> Orgán  poverený  určený štátom na uplatňovanie bezpečnostných opatrení.

3. mal od kapitána zistiť, akej úrovni bezpečnosti loď zodpovedá, a mal by potvrdiť, že je to prinajmenšom úroveň predpísaná prístavom;

4. pri kontrole ostatnej dokumentácie mal žiadať dôkaz, že bezpečnostný výcvik sa vykonáva v primeraných intervaloch – minimálne každé 3 mesiace, ale aj po určitých výmenách posádky – (kódex ISPS časť A  oddiel  ods. 13 a časť B ods. 13 body 6 a 7), a mal by žiadať informácie o všetkých cvičeniach, do ktorých bola loď zapojená;

5. mal skontrolovať záznamy o posledných 10 zastaveniach v prístavných zariadeniach vrátane akejkoľvek súčinnosti lode a prístavu alebo lode a lode, ktoré by pre každú súčinnosť zahŕňali:

– úroveň bezpečnosti, ktorá platí na lodi – všetky prijaté osobitné alebo dodatočné bezpečnostné opatrenia,

– informácie o tom, že počas každej činnosti pri súčinnosti lode a lode sa zachovávali príslušné opatrenia v oblasti bezpečnosti na lodi;

6. mal posúdiť, či sú členovia posádky na kľúčových pozíciách schopní navzájom efektívne komunikovať.

#### C. Jasnú dôvody

1. Inšpektor môže počas úvodnej inšpekcie stanoviť tieto jasné dôvody na ďalšie kontrolné opatrenia v oblasti bezpečnosti:

1.1. ISSC nie je platné alebo stratilo platnosť.

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 súčinnostiach 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. Dôkazy z pozorovaní ~~aspektov uvedených v prílohe 2~~ o tom, že v bezpečnostných opatreniach sú vážne nedostatky.

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 znaleckého posudku inšpektora je jedným z dôvodov lode alebo  spoločnosti  podniku na podanie žiadosti o vydanie takéhoto osvedčenia zabrániť úplnému dodržiavaniu dohovoru SOLAS 74 kapitola XI-2 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 sú opísané jasné dôvody stanovené, 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 dohovoru SOLAS.
3. Iné ako už spomínané jasné dôvody sú záležitosťou riadne splnomocneného úradníka pre bezpečnosť.

#### D. Ďalšie kontrolné opatrenia

1. Ak sa na lodi nenachádza platné Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC) alebo dočasné ISSC, inšpektor loď zadrží a uplatní postup pri zadržení podľa prílohy XI tejto smernice.
2. O všetkých ďalších kontrolných opatreniach rozhodne príslušný bezpečnostný orgán. Sú uvedené v kapitole XI-2 dohovoru SOLAS 74.
3. S výhradou uplatniteľných požiadaviek v právnych predpisoch Spoločenstva, vnútroštátnych právnych predpisoch a opatreniach môže príslušný bezpečnostný orgán od inšpektora vyžadovať, aby vykonal ďalšie preskúmanie, než prijme rozhodnutie alebo kým riadne splnomocnený úradník pre bezpečnosť môže nastúpiť na loď.

Toto preskúmanie by sa malo obmedziť na:

- a) overenie toho, či sa na lodi nachádza bezpečnostný plán a či je prítomný lodný bezpečnostný dôstojník (SSO);
- b) overenie toho, či kapitán a členovia posádky lode, najmä SSO, službukonajúci dôstojník a osoba(-y) kontrolujúca(-e) vstup, dobre poznajú základné bezpečnostné postupy na lodi;
- c) overenie toho, či SSO a bezpečnostný dôstojník prístavného zariadenia navzájom komunikujú;
- d) overenie toho, či existujú záznamy k uchovávaniu bezpečnostného systému lode vrátane:
  - interných auditov a preskúmaní bezpečnostných aktivít,
  - pravidelného preskúmania posúdenia bezpečnosti lode,
  - pravidelného preskúmania bezpečnostného plánu lode,
  - implementácie všetkých zmien a doplnení bezpečnostného plánu lode,
  - údržby, kalibrácie a testovania všetkého bezpečnostného vybavenia na lodi vrátane testovania výstražného bezpečnostného systému na lodi;

e) kontrolu záznamov:

- o akomkoľvek ohrození bezpečnosti,
- o každom narušení bezpečnosti,
- o všetkých zmenách úrovni bezpečnosti,
- o akejkoľvek komunikácii týkajúcej sa priamej bezpečnosti na lodi.

4. Ak jediným spôsobom na overenie alebo nápravu nezhody je preskúmanie príslušných požiadaviek bezpečnostného plánu lode, môže sa výnimočne povoliť obmedzený prístup k osobitným oddielom plánu týkajúcim sa nezhody, avšak len so súhlasom vlajkového štátu<sup>2</sup> alebo kapitána<sup>2</sup> príslušnej lode. Tieto osobitné oddiely sú uvedené v časti A kódexu ISPS.

5. Niektoré ustanovenia plánu týkajúce sa určitých dôverných informácií nemôžu byť predmetom inšpekcie, pokiaľ to neodsúhlasí príslušný vlajkový štát.

Tieto osobitné oddiely sú uvedené v časti A kódexu ISPS.

6. Ak prijme príslušný bezpečnostný orgán ďalšie kontrolné opatrenia, ktorými sa obmedzuje rozsah inšpekcie štátneho prístavného dozoru týkajúcej sa „bezpečnosti“ alebo sa bráni jej ukončeniu, inšpektor by sa mal skontaktovať s príslušným bezpečnostným orgánom v snahe ukončiť inšpekciu bezpečnosti po uvoľnení lode. Stále platí zásada, že loď sa nesmie zbytočne zdržiavať. Skutočnosť, že sa zistilo narušenie bezpečnosti, by za bežných podmienok oprávňovalo inšpektora na ukončenie úvodnej inšpekcie bezpečnosti alebo na pokračovanie, ak sa zistili jasné dôvody na detailnejšiu inšpekciu aspektov, ktoré nesúvisia s bezpečnosťou.

7. Ak príslušný bezpečnostný orgán rozhodne o vyhostení lode, inšpektor by mal zabezpečiť, že príslušný bezpečnostný orgán si je plne vedomý možného dopadu lode opúšťajúcej prístavisko a/alebo plávajúcej na more na bezpečnosť a/alebo životné prostredie. To môže zahŕňať riziko vyplývajúce z prerušenia manipulácie s nákladom. Príslušný bezpečnostný orgán by mal rozhodnúť o potrebných opatreniach s prihliadnutím na všetky riziká.

8. Ak je loď zadržaná z dôvodov, ktoré nesúvisia z bezpečnosťou, a potom vyhostená predtým, ako ju s konečnou platnosťou uvoľnia, zadržanie sa započíta k zamietnutiu vstupu v súlade s článkom 10.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

## PRÍLOHA VIII

### POSTUPY PRI ROZŠÍRENEJ INŠPEKCII LODÍ

(podľa článku 8)

↓ nový (prispôsobené)

#### A. OPATRENIA NA ULAHČENIE VYKONÁVANIA ROZŠÍRENEJ INŠPEKCIE

Po prijatí predbežného oznámenia od lode, ktorá sa môže podrobiť rozšírenej inšpekcii, jej príslušný orgán bezodkladne potvrdí, či sa rozšírená inšpekcia uskutoční alebo nie.

Prevádzkovateľ alebo kapitán ~~takisto~~ lode zabezpečí, že bude v prevádzkovom pláne k dispozícii dostatočný čas na vykonanie rozšírenej inšpekcie.

Bez toho, aby boli dotknuté kontrolné opatrenia, ktoré sú nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov, ~~táto~~ loď zostane v prístave alebo kotvisku až do ukončenia inšpekcie.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)  
⇒ nový

#### B. ~~A.~~ KATEGÓRIE LODÍ, KTORÉ SA PODROBUJÚ ROZŠÍRENEJ INŠPEKCII (podľa článku 8 ~~7~~ ods. 1)

1. Tankery na prepravu plynu a chemikálií, staršie ako ⇒ 12 ⇐ ~~10~~ rokov, ktorých vek je stanovený na základe dátumu stavby uvedeného v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
2. Lode na hromadný náklad, staršie ako 12 rokov, ktorých vek je stanovený na základe dátumu stavby v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
3. Ropné tankery s hrubou priestornosťou väčšou ako 3 000 ⇔ GT ⇔ ~~ton~~ a staršie ako ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ rokov, ktorých vek je stanovený na základe dátumu stavby v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
4. Osobné lode, staršie ako ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ rokov, iné ako osobné lode uvedené v článku 2 písm. a) a b) smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o povinných prehliadkach z hľadiska bezpečnej prevádzky pravidelných prevozných lodí ro-ro a prevádzky vysokorychlostných osobných lodí.

**~~B. INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ OZNÁMIŤ PRÍSLUŠNÉMU ORGÁNU~~**

~~(podľa článku 7 ods. 3 písm. a))~~

~~A. meno lode,~~

~~B. vlajkový štát,~~

~~C. — identifikačné číslo IMO, ak je uvedené,~~

~~D. hrubú priestornosť v tonách,~~

~~E. dátum stavby lode, ktorý je uvedený v osvedčeniach o bezpečnosti lode,~~

~~F. pre tankery:~~

~~F.a. konfigurácia: jednodielny trup lode, jednodielny trup s oddelenými záťažovými nádržami (SBT), dvojité trup lode,~~

~~F.b. stav nákladných a záťažových nádrží: plné, prázdne, inertizované,~~

~~F.c. objem a druh nákladu,~~

~~G. predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo stanovišťa lodivodov, podľa požiadaviek príslušného orgánu,~~

~~H. plánovaná doba kotvenia,~~

~~I. plánované činnosti v prístave určenia (nákladka, vykládka, iné),~~

~~J. plánované štatutárne prehliadkové kontroly a dôležité údržbárske a opravné práce, ktoré sa majú vykonať, kým je loď v prístave určenia.~~

**C. POSTUPY TÝKAJÚCE SA ROZŠÍRENEJ INŠPEKCIE URČITÝCH KATEGÓRIÍ LODÍ**  
(podľa článku 8 ods. 4 ~~7 ods. 5~~)

S výhradou ich skutočnej realizovateľnosti alebo obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti osôb, lode alebo prístavu sa za súčasť rozšírenej inšpekcie musia považovať aspoň nasledovné body. Inšpektori si musia byť vedomí, že to môže ohroziť bezpečný výkon niektorých palubných činností, napr. manipuláciu s nákladom, ak sa počas týchto činností majú vykonať testy, na ktoré majú priamy vplyv.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

## 1. LODE VŠEOBECNE (kategórie v oddieli A časti B )

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
⇒ nový

- ⇒ Simulácia zlyhania hlavného zdroja energie (test výpadku elektrickej energie) ⇐ ~~Zastavenie a spustenie núdzového generátora,~~
- kontrola núdzového osvetlenia,
- činnosť núdzového protipožiarneho čerpadla s dvoma protipožiarňmi hadicami spojenými s hlavným protipožiarňm vedením,
- činnosť útorových čerpadiel,
- uzatváranie vodotesných dverí,
- spustenie jedného námorného záchranného člna na vodu,
- test núdzového zariadenia pre kotly, ventiláciu a palivové čerpadlá s diaľkovou obsluhou,
- testovanie kormidlového zariadenia vrátane pomocného kormidla,
- kontrola núdzového energetického zdroja pre rádiové vybavenie,
- kontrola a test separátora oleja a vody pre motorový priestor v možnom rozsahu.

## 2. TANKERY NA PREPRUVU PLYNU A CHEMIKÁLIÍ

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

Okrem bodov uvedených v časti  C bod  1 sa môžu za súčasť rozšírenej inšpekcie pre tankery na prepravu plynu a chemikálií považovať tieto body:

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22

- monitorovanie nákladových nádrží a bezpečnostných zariadení týkajúce sa teploty, tlaku a výšky voľného priestoru;

- zariadenia na analýzu kyslíka a explozimetre vrátane ich kalibrácie. Dostupnosť chemického detekčného zariadenia (mechy) s primeraným počtom vhodných detekčných trubíc pre špecifický prepravovaný náklad;
- kabínové núdzové súpravy poskytujúce vhodné respirátory a prostriedky na ochranu očí pre každú osobu na palube (ak sú vyžadované na základe zoznamu predmetov podľa medzinárodného osvedčenia o spôsobilosti a osvedčenia o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií alebo skvapalnených plynov);
- kontrola, či prepravovaný tovar je uvedený na zozname podľa medzinárodného osvedčenia o spôsobilosti alebo osvedčenia o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií alebo skvapalnených plynov;
- stále protipožiarne zariadenia na palube, či sú penové, práškové, chemické, alebo iné podľa toho, čo vyžaduje prepravovaný tovar.

### 3. LODE NA HROMADNÝ NÁKLAD

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
 (prispôsobené)

Okrem bodov uvedených v časti ☒ C bod ☒ 1 sa môžu za súčasť rozšírenej inšpekcie pre lode na hromadný náklad považovať tieto body:

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22

- možná korózia základov strojných zariadených inštalovaných na palube;
- možná deformácia a/alebo korózia krytov nakladacích otvorov;
- možné praskliny alebo lokálna korózia v priečnych prepážkach;
- prístup k podpalubným skladovým priestorom;
- overenie, že na palube sa nachádzajú nasledujúce dokumenty, ich preskúmanie a potvrdenie, že ich vlajkový štát alebo klasifikačná spoločnosť podpísali:
  - (1) správy z prehliadok konštrukcie lode,
  - (2) správy hodnotiace stav,
  - (3) správy o nameranej hrúbke,
  - (4) popisný dokument podľa rezolúcie IMO A.744(18).

#### 4. ROPNÉ TANKERY

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

Okrem bodov uvedených v časti ☒ C bod ☒ 1 sa môžu za súčasť rozšírenej inšpekcie pre ropné tankery považovať tieto body:

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22

- stály palubný protipožiarny penový systém;
- protipožiarne vybavenie všeobecne;
- kontrola požiarnych prepážok v strojovni, v oddelení pre čerpadlá a v ubytovacích priestoroch;
- kontrola tlaku inertného plynu a obsahu kyslíka;
- záťažové nádrže: treba preskúšať aspoň jednu záťažovú nádrž v nákladovom priestore najprv z revíznej šachty/palubného vstupu a vstúpiť do nej, ak inšpektor stanoví jasné dôvody na ďalšiu inšpekciu;
- overenie, že na palube sa nachádzajú nasledujúce dokumenty, ich preskúmanie a potvrdenie, že ich vlajkový štát alebo klasifikačná spoločnosť podpísali:
  - (1) správy z prehliadok konštrukcie lode,
  - (2) správy hodnotiace stav,
  - (3) správy o nameranej hrúbke,
  - (4) popisný dokument podľa rezolúcie IMO A.744(18).

#### 5. OSOBNÉ LODE, NA KTORÉ SA NEVZŤAHUJE SMERNICA 1999/35/ES

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

Okrem bodov uvedených v časti ☒ C bod ☒ 1 sa môžu za súčasť rozšírenej inšpekcie pre osobné lode považovať aj tieto body:

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22

- testovanie detekčných a poplašných požiarnych systémov;
- testovanie zatvárania protipožiarnych dverí;

- testovanie miestneho rozhlasu;
- protipožiarny výcvik, kde sa musia minimálne raz predviesť všetky súpravy protipožiarného výstroja a musí sa ho zúčastniť časť obsluhujúcej posádky;
- praktické predvedenie, že kľúčoví členovia posádky sú oboznámení s havarijným plánom.

Ak sa to považuje za potrebné, môže inšpekcia so súhlasom kapitána alebo prevádzkovateľa lode pokračovať na ceste do prístavu alebo z prístavu členského štátu. Inšpektori nesmú prekážať v prevádzke lode, ani nesmú spôsobiť situáciu, pri ktorej by, podľa úsudku kapitána, mohlo dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti cestujúcich, posádky a lode.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 22  
(prispôsobené)

**PRÍLOHA ~~IX~~ IX ~~IX~~ XI**

↓ nový

**USTANOVENIA O ZAMIETNUTÍ VSTUPU DO PRÍSTAVOV SPOLOČENSTVA**

(podľa článku 10)

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25

**~~A. KATEGÓRIE LODÍ, KTORÉ PODLIEHAJÚ ZAMIETNUTIU VSTUPU DO PRÍSTAVOV SPOLOČENSTVA~~**

(podľa článku ~~7b~~ 9 ods. 1)

- ~~1. tankery na prepravu plynu a chemikálií,~~
- ~~2. lode na prepravu hromadného nákladu,~~
- ~~3. ropné tankery,~~
- ~~4. osobné lode.~~

↓ nový (prispôsobené)

**A. KRITÉRIÁ ZAMIETNUTIA VSTUPU (podľa článku 10 ods. 1)**

1. Zamietnutie vstupu platí pre každú loď plávajúcu pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do „čierneho zoznamu“ alebo „sivého zoznamu“ podľa parížskeho MOU, ktorá bola v prístave členského štátu alebo signatárskeho štátu MOU zadržaná alebo na ktorú bol uvalený zákaz prevádzky podľa smernice Rady 99/35/ES viac ako dvakrát v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov.
2. Na účely odseku 1 nadobúda zoznam definovaný parížskym MOU účinnosť  každoročne  od 1. júla ~~každý rok~~.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôsobené)  
⇒ nový

**B POSTUPY TÝKAJÚCE SA ZAMIETNUTIA VSTUPU DO PRÍSTAVOV SPOLOČENSTVA (podľa článku 10 ods. 1 ~~7b~~)**

1. Ak boli splnené podmienky opísané v ~~časti A článku 7b~~, príslušný prístavný orgán ⇒ prístavu alebo kotviska ⇐, v ktorom je loď zadržaná ~~po druhý alebo tretíkrát~~, musí písomne ~~informuje~~ ~~informovať~~ kapitána alebo prevádzkovateľa lode, ⇒ že bude vydaný príkaz na zamietnutie vstupu, ktorý začne platiť hneď, ako loď opustí prístav alebo kotvisko ⇐ ~~o príkaze na zamietnutie vstupu, ktorý bol na loď uvalený~~ ⇒. Príkaz na zamietnutie vstupu začne platiť hneď, ako loď opustí prístav alebo kotvisko po náprave nedostatkov, ktoré viedli k jej zadržaniu. ⇐

2. Príslušný orgán ~~musí tiež informovať~~ ⇒ predloží tiež kópiu príkazu na zamietnutie vstupu ⇐ ~~správu~~ správneho orgánu ~~vlajkového štátu~~, ~~dotknutej uznanej organizácii~~ ~~zúčastnenú klasifikačnú spoločnosť~~, ~~ostatným členským štátom~~ ~~ostatné členské štáty~~, ⇒ a ostatným signatárom MOU ⇐, ~~Komisiu~~ ~~Komisiu~~, Centre administratif des affaires maritimes a ~~sekretariátu~~ ~~sekretariát~~ ~~parížskeho~~ ~~MOU~~. ⇒ Príslušný orgán musí tiež bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu. ⇐

~~Príkaz na zamietnutie vstupu nadobudne účinnosť akonáhle loď získal povolenie opustiť prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k zadržaniu.~~

↓ nový

3. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí troch mesiacov od dátumu vydania príkazu a po splnení podmienok uvedených v odsekoch 4 až 10.

Ak sa na loď uvalí druhé zamietnutie vstupu, predstavuje toto obdobie dvanásť mesiacov. Výsledkom každého ďalšieho zadržania v prístave Spoločenstva bude, že sa lodi natrvalo zamietne vstup do ktoréhokoľvek prístavu alebo kotviska v rámci Spoločenstva.

↓ 2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôbené)  
⇒ nový

4. 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 ⇐ ~~osvedčenie~~ správneho orgánu vlajkového štátu, ⇒ ktorý po návšteve lode vydal znalec riadne splnomocnený správnym orgánom vlajkového štátu ⇐ ~~ktoré~~ a ktorý ~~ktoré~~ dokazuje, že loď sa plne riadi uplatniteľnými ustanoveniami medzinárodných dohovorov. ⇒ Správny orgán vlajkového štátu predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila. ⇐

5. Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí byť v prípade potreby takisto sprevádzaná ⇒ dokumentom ⇐ ~~osvedčením~~ od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala ⇒ po návšteve znalca z klasifikačnej spoločnosti na lodi ⇐, ~~ktoré~~ ktorý ~~ktoré~~ potvrdzuje, že loď sa riadi normami triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť. ⇒ Klasifikačná spoločnosť predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila. ⇐

6. ~~3.~~ Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba ⇨ po uplynutí obdobia troch mesiacov uvedeného v odseku 3 a ⇨ na základe novej inšpekcie lode v dohodnutom prístave ⇨ alebo kotvisku ⇨ ~~ktorú vykonajú inšpektori príslušného orgánu členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu a ak je poskytnutý dôkaz pre členský štát dostatočný, že plavidlo plne vyhovuje uplatniteľným požiadavkám medzinárodných dohovorov.~~

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôbené)  
⇨ nový

Ak sa dohodnutý prístav ⇨ alebo kotvisko ⇨ nachádza v ⇨ členskom štáte ⇨ ~~rámei spoločenstva, príslušný orgán členského ⇨ tohto ⇨ štátu prístavu určenia,~~ môže  na žiadosť  príslušného orgánu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu,  povoliť  ~~povolí~~ lodi, aby ⇨ vstúpila do dohodnutého prístavu s cieľom podrobiť sa novej inšpekcii ⇨ ~~pokračovala do príslušného prístavu určenia za účelom overenia, že loď spĺňa podmienky uvedené v odseku 2.~~ ⇨ V takýchto prípadoch sa v prístave s nákladom nemanipuluje, pokiaľ sa príkaz na zamietnutie vstupu nezruší. ⇨

↓ nový

7. 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, spístupnili na preskúmanie počas novej inšpekcie.

8. Novú inšpekciu uskutočňuje 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 bola nová inšpekcia ohlásená vopred, a to do 14 dní. Členskému štátu sa predloží dostatočný dôkaz o tom, že loď plne spĺňa uplatniteľné požiadavky medzinárodných dohovorov.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôbené)

9. Nová inšpekcia sa bude skladať z rozšírenej inšpekcie, ktorá musí obsahovať aspoň relevantné body prílohy VIII ~~V oddiel~~  časť  C.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25

10. Všetky náklady na rozšírenú inšpekciu budú hradené vlastníkom alebo prevádzkovateľom.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôsobené)  
⇒ nový

11. ~~4.~~ Ak výsledky rozšírenej inšpekcie budú pre členský štát uspokojivé v súlade s ~~odsekom 2~~  prílohou VIII časť ~~ou~~ C  , príkaz na zamietnutie vstupu sa musí zrušiť  a spoločnosť lode o tom musí byť písomne informovaná.  ~~Vlastník alebo prevádzkovateľ lode musí byť o tom písomne informovaný.~~
12. Príslušný orgán ~~musí~~ tiež písomne ~~oznámiť~~  oznámi  svoje rozhodnutie správne mu orgánu vlajkového štátu, zúčastnenej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom,  ostatným signatárom  parížskeho  MOU,  Komisii, ~~Centre administratif des affaires maritimes~~ a sekretariátu  parížskeho  MOU.  Príslušný orgán musí tiež bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu.
- ~~§~~ 13. Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov Spoločenstva, musia byť dostupné v  inšpekčnej  databáze ~~Sirenae~~ a uverejnené podľa ustanovení článku ~~15~~ 19 a prílohy ~~VIII~~ XIV.

## **PRÍLOHA XII**

### **Medzinárodné požiadavky a požiadavky spoločenstva týkajúce sa systémov pre zaznamenávanie údajov o plavbe**

Lode uvedených tried, pokiaľ kotvia v prístave členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom pre zaznamenávanie údajov, ktorý spĺňa výkonnostné normy rezolúcie IMO A.861(20) a skúšobné normy stanovené podľa normy 61996 Medzinárodnej elektronickej komisie (IEC):

a) osobné lode postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume;

b) osobné lode ro-ro postavené do 1. júla 2002, najneskôr od prvej prehliadky 1. júla 2002 alebo po tomto dátume;

c) osobné lode iné ako ro-ro osobné lode postavené do 1. júla 2002, najneskôr do 1. januára 2004;

d) lode iné než osobné lode s hrubou priestornosťou 3000 ton a viac, postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume.

Lode uvedených tried postavené do 1. júla 2002, pokiaľ kotvia v prístave členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom na zaznamenávanie údajov, ktorý spĺňa príslušné normy IMO:

a) nákladné lode s hrubou priestornosťou 20000 ton a viac, najneskôr do dátumu určeného IMO, alebo ak IMO nerozhodla, najneskôr do 1. januára 2007;

b) nákladné lode s hrubou priestornosťou 3000 ton a viac, ale menej ako 20000 ton brutto, najneskôr do termínu určeného IMO, alebo ak IMO nerozhodla, najneskôr do 1. januára 2008.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôsobené)  
⇒ nový

## PRÍLOHA X ~~IX~~

### **Inšpekčná správa**

(podľa článku 11) ~~o~~

Inšpekčná správa musí obsahovať minimálne tieto údaje.

#### **I. VŠEOBECNÉ**

1. Príslušný orgán, ktorý napísal správu,
2. dátum a miesto inšpekcie,
3. meno kontrolovanej lode,
4. vlajkový štát,
5. typ lode ⇒ (ako sa uvádza v Osvedčení o riadení bezpečnej prevádzky) ⇐
6. číslo IMO,
7. volací znak,
8. hrubá priestornosť (GT),
9. nosnosť (prípadne),
10. rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lodí,
11.  uznaná organizácia alebo,  kde je to potrebné,  uznané organizácie  ~~klasifikačná spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti~~, ktoré vydali lodiam prípadné osvedčenia o triede,
12.  uznaná organizácia alebo uznané organizácie  ~~klasifikačnú spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti~~ a/alebo akýkoľvek iný subjekt, ktorý vydal lodiam osvedčenia ae v súlade s uplatniteľnými dohovormi v mene vlajkového štátu,
13. meno a adresa vlastníka alebo prevádzkovateľa lode,
14. meno a adresa nájomcu, ktorý je zodpovedný za výber plavidla a druh prenájmu v prípade lodí hromadne prepravujúcich kvapalný alebo pevný 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 relevantných medzinárodných dohovorov, orgán alebo organizácia, ktorá vydala predmetné osvedčenie(-ia), spolu s dátumom vydania alebo skončenia platnosti,
2. diely alebo súčiastky lode, ktoré sa kontrolovali, (v prípade detailnejšej alebo rozšírenej inšpekcie),

---

↓ nový

3. prístav a dátum poslednej priebežnej alebo ročnej prehliadky a názov organizácie, ktorá prehliadku vykonala,

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25

- ~~4. 3.~~ druh inšpekcie (inšpekcia, detailnejšia inšpekcia, rozšírená inšpekcia),
- ~~5. 4.~~ charakter nedostatkov,
- ~~6. 5.~~ prijaté opatrenia.

## III. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE V PRÍPADE ZADRŽANIA

1. Dátum príkazu na zadržanie,
2. dátum zrušenia príkazu na zadržanie,
3. kategória nedostatkov oprávňujúcich na zadržanie (prípadné odkazy na dohovory),
- ~~4. informácie o poslednej priebežnej alebo ročnej prehliadke,~~
- ~~4. 5.~~ prípadne označenie, či klasifikačná spoločnosť alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonal prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samotné alebo v spojení viedli k zadržaniu,
- ~~5. 6.~~ prijaté opatrenia.

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

**PRÍLOHA ~~IX~~ XI ~~XII~~**

**KRITÉRIÁ PRE ZADRŽANIE LODE**

(podľa článku 13 ods. 4 ~~9~~ ods. 3)

**Úvod**

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

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

~~Oddeľ~~ ~~IX~~ Bod ~~IX~~ 3 obsahuje príklady nedostatkov, ktoré samy o sebe môžu oprávňovať na zadržanie príslušnej lode (pozri článok 13 ods. 4).

---

↓ 98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 5.1 (prispôsobené)

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) ~~re~~ rešpektovali sa požiadavky obsiahnuté v pravidle I/11c) dohovoru SOLAS 74 týkajúce sa oznámenia správnomu orgánu vlajkového štátu, vymenovanému znalcovi alebo uznanej organizácii zodpovednej za vydanie príslušného osvedčenia;
- b) ~~pred~~ pred vstupom do prístavu, kapitán alebo vlastník poskytol orgánu štátneho prístavného dozoru podrobné údaje o okolnostiach nehody a spôsobenom poškodení a informácie o požadovanom oznámení správnomu orgánu vlajkového štátu;
- c) ~~k~~ k spokojnosti príslušného orgánu sa na lodi vykonávajú vhodné nápravné opatrenia; a
- d) ~~orgán~~ 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 znaleckého posudku o tom, či sa loď má alebo nemá zadržať, musí inšpektor uplatňovať tieto kritériá:

### Časový rozvrh:

Lode nespôsobilé pre pokračovanie 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 nedostatky boli 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. loď má príslušnú platnú dokumentáciu;
2. loď má 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 cesty;
4. bezpečne manipulovať, prepravovať a kontrolovať podmienky nákladu počas najbližšej cesty;
5. bezpečne obsluhovať strojovňu počas najbližšej cesty;
6. udržiavať patričný chod a obsluhovanie lode počas najbližšej cesty;
7. účinne bojovať proti požiaru v ktorejkoľvek časti lode, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej cesty;
8. urýchlene a bezpečne opustiť loď a zabezpečiť záchranu, ak to bude potrebné počas najbližšej cesty;

9. zabráňovať znečisťovaniu životného prostredia počas najbližšej cesty;
10. udržiavať dostatočnú stabilitu počas najbližšej cesty;
11. udržiavať dostatočnú neporušenosť vodotesnosti počas najbližšej cesty;
12. naväzovať spojenie v tiesňových situáciách, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej cesty;
13. poskytovať bezpečné a dobré zdravotné podmienky na lodi počas najbližšej cesty;u

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 23  
písm. a)

14. v prípade nehody poskytnúť čo najviac informácií.

---

↓95/21/ES

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

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

---

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 5.2

~~Nedostatky, ktoré oprávňujú zadržanie v oblasti riadenej STCW 78, uvedené pod bodom 3.8 nižšie, sú však jedinými dôvodmi pre zadržanie lode podľa tohto dohovoru.~~

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
→<sub>1</sub> 2001/106/ES čl. 1 ods. 23  
písm. b)  
⇒ nový

### 3.1. *Všeobecné*

→<sub>1</sub> Chýbajúce platné osvedčenia a dokumenty, ← ktoré sú požadované príslušnými právnymi nástrojmi. Lode, ktoré plávajú pod vlajkou štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami dohovoru (príslušný právny nástroj) alebo ktoré neuplatňujú iné príslušné právne nástroje, však nie sú oprávnené vlastniť osvedčenia stanovené dohovorom alebo inými príslušnými právnymi nástrojmi. Preto samotná absencia požadovaných

osvedčení by nemala byť dôvodom pre zadržanie týchto lodí; avšak uplatňovanie pravidiel «už žiadne ďalšie výhody» si pred vyplávaním lode vyžaduje podstatnú zhodu s ustanoveniami.

### 3.2. *Oblasti podľa dohovoru Solas (~~Odkazy sú uvedené v zátvorkách~~)*

1. Porucha riadnej činnosti pohonu a ostatných základných strojov, ako aj elektrických zariadení.
2. Nedostatočná čistota strojovne, nadmerné množstvo zmesí oleja a vody v podpalubiach, izolácia trubiek, vrátane výfukového potrubia v strojovni znečisteného olejom, nesprávna činnosť a usporiadanie podpalubných čerpadiel.
3. Porucha riadnej činnosti núdzového generátora, osvetlenia, batérii a poistiek.
4. Porucha riadnej činnosti hlavného a pomocného riadiaceho zariadenia lode.
5. Absencia, nedostatočná kapacita alebo vážne poškodenie osobných záchranných pomôcok, 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 spúšťača, 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, obrysových označení 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 pravidiel dohovoru Solas  V/16.2  ~~V/12(e)~~.
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)  ~~elektronické mapy môžu~~ môže byť použitý ako náhrada klasických máp.
12. Absencia neiskrivej výfukovej ventilácie čerpadiel v nakladacích priestoroch (~~nariadenie Solas II-2/59.3.1~~).

---

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 5.3 (prispôsobené)

13. Závažný nedostatok v prevádzkových požiadavkách opísaných v bode 5.5 prílohy I k ~~☒~~ parížskemu ~~☒~~ MOU.
14. Počet, zloženie alebo certifikácia posádky nezodpovedá dokumentu o bezpečnostných požiadavkách na posádku.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 23  
písm. c)

15. Neuskutočnenie rozšíreného programu prehliadky v súlade s dohovorom SOLAS 74 kapitola XI pravidlo 2.

~~16. Neprítomnosť alebo porucha systému VDR, keď je jeho použitie povinné.~~

---

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

### 3.3. *Oblasti podľa kódexu IBC (~~Odkazy sú uvedené v zátvorkách~~)*

1. Preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade (~~16.2~~).
2. Chýbajúce alebo poškodené vysokotlakové bezpečnostné zariadenia (~~8.2.3~~).
3. Elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné alebo nezodpovedajú požiadavkám kódexu (~~10.2.3~~).
4. Zdroje vznietenia na ohrozených miestach ~~uvedených v 10.2 (11.3.15)~~.
5. Porušenie zvláštnych požiadaviek (~~15~~).
6. Prekročenie maximálneho povoleného množstva ~~maximálnej povolenej kvality~~ nákladu na jednu nádrž (~~16.4~~).
7. Nedostatočná tepelná ochrana citlivých výrobkov (~~16.6~~).

### 3.4. *Oblasti podľa kódexu IGC (~~Odkazy sú uvedené v zátvorkách~~)*

1. Preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade (~~18.1~~).
2. Chýbajúce uzatváracie zariadenia pre ubytovacie a servisné priestory (~~3.2.6~~).
3. Priečky nie sú plynotesné (~~3.3.2~~).
4. Chybné vzduchové uzávery (~~3.6~~).

5. Chýbajúce alebo chybné rýchlo sa uzatváracie ventily ~~(5.6)~~.
6. Chýbajúce alebo chybné bezpečnostné ventily ~~(8.2)~~.
7. Elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné alebo nezodpovedajú požiadavkám kódexu ~~(10.2.4)~~.
8. Ventilátory v nákladnom priestore nie sú schopné prevádzky ~~(12.1)~~.
9. Tlakové poplašné zariadenia pre nákladné nádrže nie sú schopné prevádzky ~~(13.4.1)~~.
10. Detekčné zariadenia plynov a/alebo toxických plynov sú chybné ~~(13.6)~~.
11. Pre prepravu látok, ktoré sa majú utlmovať, chýba platné osvedčenie o inhibítoroch ~~(17.19)~~.

### 3.5. **Oblasti podľa Dohovoru o nákladových čiarach ponoru**

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 priberať miestny náklad, pokiaľ sa nevykonajú riadne dočasné opravy pre plavbu do prístavu s možnosťou trvalých opráv.
2. Rozpoznaný prípad nedostatočnej stability.
3. Absencia alebo 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 závada uzatváracích zariadení, systému uzatvárania lodných poklopov a vodotesných dverí.
5. Preťaženie.
6. Absencia značky ponoru alebo nečitateľnosť značky ponoru.

### 3.6. **Oblasti podľa dohovoru Marpol, príloha 1 ~~(Odkazy sú uvedené v zátvorkách)~~**

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 odpadovej nádrže na odpadový a znečistený olej nepostačuje pre zamýšľanú cestu.
3. Nie je k dispozícii kniha záznamov o rope ~~(20 (5))~~.
4. Je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia.

---

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 23  
písm. d)

5. Záznam správy o prehliadke chýba alebo nie je v súlade s pravidlom 13G(3)b dohovoru Marpol.
- 

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

**3.7. Oblasti podľa dohovoru Marpol, príloha II (~~Odkazy sú uvedené v zátvorkách~~)**

1. Absencia manuálu P&A.
  2. Náklad nie je rozdelený podľa kategórií (~~3~~-(4)).
  3. Nie je k dispozícii kniha o náklade (~~9~~-(6)).
  4. Sú prepravované olejovité látky bez naplnenia požiadaviek alebo bez patrične zmeneného a doplneného osvedčenia (~~14~~).
  5. Je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia.
- 

↓ nový

**3.8. Oblasti podľa dohovoru Marpol, 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.
- 

↓95/21/ES  
⇒ nový

**3.98. Oblasti podľa dohovoru STCW ~~⇒~~ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/25/ES ~~⇐~~**

---

↓98/42/ES čl. 1 ods. 2 a príloha  
bod 5.4 (prispôsobené)  
⇒ nový

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 ~~⊗~~ ~~o~~osvedčenie bolo nadobudnuté podvodom alebo držiteľ osvedčenia nie je osoba, ktorej bolo pôvodne toto osvedčenie vydané. ⇐

~~3.~~ ~~2.~~ Nie sú dodržané platné bezpečnostné požiadavky správneho orgánu vlajkového štátu na posádku.

~~4.~~ ~~3.~~ Opatrenia plavebnej strážnej služby alebo strojového dozoru nespĺňajú požiadavky stanovené pre loď správnym orgánom vlajkového štátu.

~~5.~~ ~~4.~~ Neprítomnosť osoby v strážnej službe, ktorá by bola kvalifikovaná na prevádzkovanie vybavenia dôležitého pre bezpečnú plavbu, bezpečné rádiové spojenie alebo pre zabránenie znečisťovania mora.

~~6.~~ ~~5.~~ Chýba dôkaz o odbornej spôsobilosti námorníkov vzhľadom na ich povinnosti týkajúce sa bezpečnosti lode a zabránenie znečisťovania.

~~7.~~ ~~6.~~ Neschopnosť zabezpečiť osoby na prvú strážnu službu na začiatku plavby a striedajúce osoby pre strážnu službu, ktoré by boli dostatočne odpočínuté a inak schopné plniť svoje povinnosti.

↓95/21/ES  
⇒ nový

### ~~3.109.~~ *Oblasti podľa dohovorov ILO*

1. Nedostatok potravín pre cestu do najbližšieho prístavu.
2. Nedostatok pitnej vody pre cestu do najbližšieho prístavu.
3. Krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na lodi.
4. Chýba klimatizácia s vykurovaním na lodi plávajúcej v oblastiach, kde môžu byť teploty extrémne nízke.
5. Nadmerné množstvo odpadkov, prekážajúce zariadenie alebo náklad alebo iné okolnosti sú príčinou nebezpečného stavu v priechodoch/ubytovacích priestoroch.

⇒ 6. Jasný dôkaz o tom, že strážna služba a ostatní službukonajúci členovia posádky na prvej strážni alebo následných strážach na vystriedanie sú ovplyvnení únavou. ⇐

### ~~3.110.~~ *Oblasti, ktoré nemusia oprávňovať na zadržanie, ale kde sa napr. manipulácia s nákladom musí zrušiť*

Porucha riadnej činnosti (alebo údržby) systému inertných plynov, zariadení týkajúcich sa nákladu alebo strojného zariadenia sú považované za dostatočné dôvody k zastaveniu manipulácie s nákladom.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)  
→<sub>1</sub> Korigendum 95/21/EC  
(Ú. v. ES L 291, 14. 11. 1996,  
s. 42)

## PRÍLOHA ~~XII~~ ~~VII~~

### MINIMÁLNE KRITÉRIÁ PRE INŠPEKTOROV

→<sub>1</sub> (podľa článku 16 ~~12~~ ods. 1 a ods. 5) ←

↓ nový

1. Inšpektori musia mať príslušné teoretické znalosti a praktické skúsenosti s loďami a ich prevádzkou. Musia byť kompetentní v oblasti presadzovania požiadaviek medzinárodných dohovorov a príslušných postupov štátneho prístavného dozoru. Tieto znalosti a kompetencie v oblasti presadzovania medzinárodných požiadaviek a požiadaviek Spoločenstva musia získať prostredníctvom zdokumentovaných školiacich programov vrátane preskúmania a nového overenia v intervaloch uvedených v článku 16.

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

~~1. Inšpektor musí byť na vykonávanie prístavnej štátnej kontroly poverený príslušným orgánom členského štátu.~~

2.  Inšpektori musia mať minimálne  buď:

↓ nový

- 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 STCW II/2 alebo III/2; alebo

↓ 95/21/ES (prispôsobené)

⇒ nový

- b) ~~(e)~~ vykonanú skúšku ⇒ uznanú príslušným orgánom ⇐ ako námorný konštruktér, strojní inžinier alebo inžinier námorníckych odborov a ~~musí~~ pracovať v takejto funkcii najmenej päť rokov; ⇒ alebo ⇐
- c) príslušný univerzitný diplom alebo rovnocenné osvedčenie o vzdelaní a byť vyškolení~~ý~~ a kvalifikovaní~~ý~~ v školiacom stredisku pre inšpektorov lodnej bezpečnosti.

3. Inšpektor musí mať ukončenú minimálne jednoročnú prax inšpektora vlajkového štátu zaoberajúceho sa prehliadkami a certifikáciou v súlade s dohovormi.

4. Inšpektori uvedení  v bode 2 písm. a)  ~~pod a) a b)~~ musia mať vykonanú službu počas obdobia najmenej päť rokov na mori ako palubní dôstojníci alebo dôstojníci strojného oddelenia.

~~a musí mať:~~

~~a) osvedčenie o spôsobilosti ako kapitán, ktoré mu umožňuje, aby prevzal úlohu velenia lode o 1600 GT alebo viac (pozri STCW, nariadenie II/2); alebo~~

~~b) osvedčenie o spôsobilosti ako hlavný inžinier, ktoré mu umožňuje, aby prevzal túto úlohu na lodi, ktorej hlavné energetické zariadenie má výkon rovný alebo väčší ako 3000 KW (pozri STCW, nariadenie III/2); alebo~~

~~e) vykonanú skúšku ako námorný konštruktér, strojný inžinier alebo inžinier námorníckych odborov a musí pracovať v takejto funkcii najmenej päť rokov;~~

~~Inšpektori uvedení pod a) a b) musia mať vykonanú službu počas obdobia najmenej päť rokov na mori ako palubní dôstojníci alebo dôstojníci strojného oddelenia respektíve.~~

~~Alebo:~~

~~inšpektor musí:~~

~~– mať príslušný univerzitný diplom alebo rovnocenné školenie a~~

~~– byť vyškolený a kvalifikovaný v škole pre inšpektorov lodnej bezpečnosti a~~

~~– slúžiť aspoň dva roky ako inšpektor vlajkového štátu zaoberajúci sa dozorom a osvedčením v súlade s dohovormi.~~

5. 3.  Inšpektori musia mať  schopnosť ústnej a písomnej komunikácie s námorníkmi v jazyku najobvyklejšie používanom na mori.

4. ~~Patričná znalosť ustanovení medzinárodných dohovorov a príslušných postupov prístavnej štátnej kontroly.~~

6. 5. Inšpektori nespĺňajúci vyššie uvedené kritériá sú tiež prijateľní s podmienkou, že sú zamestnaní príslušným orgánom členského štátu pre štátny prístavný dozor ku dňu prijatia tejto smernice.

---

↓ nový (prispôsobené)

7. Keď v členskom štáte vykonávajú inšpekcie uvedené v článku 7 ods. 5  inšpektori  ~~úradní~~ štátneho prístavného dozoru,  títo  inšpektori musia mať príslušnú kvalifikáciu vrátane dostatočných teoretických a praktických skúseností v oblasti námornej bezpečnosti. To bežne zahŕňa:
- a) dobré poznatky v oblasti námornej bezpečnosti a uplatňovania vhodných konceptov 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.

↓ nový

### **PRÍLOHA XIII**

#### **Správa lodivoda alebo prístavného orgánu prístavnému štátu alebo pobrežnému štátu**

(podľa článku 17 ods. 1)

Dátum	
Prístav/pozícia	

#### Informácie o lodi

Názov	
Číslo IMO	
Volací znak	
Vlajkový štát	

#### Závady

	Opis
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

#### Informácie o plavbe

Z (prístav/kotvisko)		Dátum	
Do (prístav/kotvisko)		Dátum	

Opatrenia začaté príslušným orgánom

	Opis
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

*Meno lodivoda/zástupcu prístavu:*

Príslušný orgán:

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 24  
(prispôsobené)

**PRÍLOHA  XIV  ~~VII~~**

**Uverejňovanie informácií týkajúcich sa ~~zadržania a~~ inšpekcií,  zadržania a  
zamietnutí vstupu  v prístavoch členských štátov**

(podľa článku 19 ods. 1 ~~15~~)

↓ nový

1. Členské štáty uverejňujú na internetovej stránke informácie uvedené v odsekoch 3.1 a 3.2 do 72 hodín po ukončení inšpekcie, zrušení zadržania alebo nariadení zamietnutia vstupu.
2. Komisia na internetovej stránke pravidelne uverejňuje informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol na základe uplatňovania článkov 10 a 15 zamietnutý vstup do prístavov Spoločenstva.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 24  
(prispôsobené)  
⇒ nový

3. ~~15~~ Informácie uverejnené v súlade s článkom 19 ods. 1 ~~15~~ musia obsahovať tieto údaje:
- a) názov lode,
  - b) číslo IMO,
  - c) typ lode,
  - d) hrubá priestornosť (GT),
  - e) rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lodí,
  - f) meno a adresa  spoločnosti  podniku  vlastníka lode alebo prevádzkovateľa lode,
  - g) v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu, meno a adresa nájomcu zodpovedného za výber  lode  a druh prenájmu,

h) vlajkový štát,

~~klasifikačná spoločnosť alebo v prípade potreby spoločnosti, ktoré vydali lodi osvedčenie o triede,~~

~~klasifikačná spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti a/alebo iný subjekt, ktorý vydal tejto lodi osvedčenia v súlade s dohovormi v mene vlajkového štátu vrátane uvedenia údajov o vydaných osvedčeniach,~~

↓ nový

i) osvedčenia o triede a štatutárne osvedčenia vydané v súlade s príslušnými medzinárodnými dohovormi, ako aj orgán alebo organizácia, ktorá vydala príslušné osvedčenie, vrátane dátumu vydania a skončenia platnosti,

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 24  
(prispôbené)  
⇒ nový

~~prístav a dátum poslednej rozšírenej kontroly s prípadným uvedením, či bolo nariadené zadržanie,~~

j) prístav a dátum poslednej ⇒ priebežnej alebo ročnej ⇐ ~~špeciálnej~~ prehliadky ⇒ v prípade osvedčení uvedených v pod písmenom i) ⇐ a názov ⇐ orgánu alebo ⇐ organizácie, ktorá prehliadku vykonala,

~~počet zadržaní v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov,~~

k) ⇐ dátum, ⇐ krajina, a prístav ⇐ alebo kotvisko ⇐ zadržania,

~~dátum, kedy bolo zadržanie zrušené,~~

~~dĺžka zadržania, v dňoch,~~

~~počet zistených nedostatkov a dôvody na zadržanie, v jasných a explicitných pojmoch,~~

~~opis a prijaté opatrenia, ktoré prijali príslušné orgány a prípadne tie, ktoré prijala klasifikačná spoločnosť v dôsledku zadržania,~~

~~ak bol lodi zamietnutý vstup do prístavu v rámci spoločenstva, dôvody týchto opatrení v jasných a explicitných pojmoch,~~

~~prípadne označenie, či klasifikačná spoločnosť alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonal prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samotné alebo v spojení viedli k zadržaniu,~~

~~– popis opatrení, ktoré boli prijaté v prípade lode, ktorej bolo povolené pokračovať do najbližšieho opravárenského prístavu, alebo ktorej bol zamietnutý vstup do prístavu spoločenstva.~~

~~4. II. ⇨ V prípade zadržaných lodí musia informácie uverejnené v súlade s článkom 19 obsahovať aj tieto údaje ⇨ Informácie týkajúce sa kontrolovaných lodí, ktoré sú uverejňované podľa článku 15 ods. 2 musia obsahovať:~~

~~– názov lode,~~

~~– číslo IMO,~~

~~– typ lode,~~

~~– hrubá priestornosť (GT),~~

~~– rok stavby lode,~~

~~– meno a adresa vlastníka lode alebo prevádzkovateľa lode,~~

~~– v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu, meno a adresa zmluvného prenajímateľa zodpovedného za výber plavidla a druh prenájmu,~~

~~– vlajkový štát,~~

~~– klasifikačná spoločnosť alebo v prípade potreby spoločnosti, ktoré vydali lodi osvedčenie o triede,~~

~~– klasifikačná spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti a/alebo iný subjekt, ktorý vydal tejto lodi osvedčenia v súlade s dohovormi v mene vlajkového štátu vrátane uvedenia údajov o vydaných osvedčeniach,~~

~~– štát, prístav a dátum kontroly,~~

~~– počet a charakter nedostatkov.~~

a) počet zadržaní v priebehu predchádzajúcich  ⇨ 36 ⇨ ~~24~~  mesiacov ,

b) dátum, keď bolo zadržanie zrušené,

c) dĺžka zadržania, v dňoch,

d) jasné a jednoznačné dôvody zadržania,

e) prípadné označenie, či uznaná organizácia, ktorá vykonala prehliadku, je zodpovedná vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samotné alebo v spojení viedli k zadržaniu,

f) opis opatrení prijatých v prípade, že lodi bolo povolené pokračovať do najbližšej vhodnej opravnej lodenice,

☒g) ak bol lodi zamietnutý vstup do prístavu v rámci Spoločenstva, jasné a jednoznačné dôvody týchto opatrení. ☒

---

↓ nový (prispôsobené)

## **PRÍLOHA XV**

### **„Čierny zoznam“ prevádzkovateľov a spoločností podnikov**

(podľa článku 20)

„Čierny zoznam“ prevádzkovateľov a  spoločností  podnikov obsahuje meno/názov a adresu:

- lodných prevádzkovateľov a  spoločností  podnikov, ktoré prevádzkujú loď alebo lode, ktorým bol v priebehu posledných 12 mesiacov zamietnutý vstup do prístavu členského štátu;
- lodných prevádzkovateľov alebo  spoločností  podnikov, ktoré prevádzkujú flotilu, z ktorej bola v priebehu posledných 12 mesiacov zadržaná v prístave členského štátu viac ako jedna loď;
- lodných prevádzkovateľov alebo  spoločností  podnikov, ktorých loď bola v priebehu posledných 12 mesiacov zadržaná v prístave členského štátu viac ako raz.

↓2001/106/ES čl. 1 ods. 25  
(prispôsobené) (prijatý)  
⇒ nový

PRÍLOHA X XVI X X

Údaje poskytnuté v súvislosti s monitorovaním vykonávania podľa článku 17

X (podľa článku 22) X

1. Každý členský štát musí Komisii najneskôr do 1. júla apríla poskytnúť za predchádzajúci rok tieto údaje.

1.1. Počet inšpektorov konajúcich v ich mene v rámci štátneho ~~lodnom~~ prístavného dozoru.

Tieto informácie musia byť oznámené Komisii s použitím tejto vzorovej tabuľky X<sup>(1)(2)</sup>. X

Prístav/oblasť	Počet inšpektorov na plný úväzok X (A) X	Počet inšpektorov na čiastočný úväzok X (B) X	Prepočet X (B) X na plný úväzok X (C) X	⇒ Celkom ⇐ ⇒ (A+C) ⇐
Prístav X ....				
Prístav Y ....				
CELKOM				

(1) Ak inšpekcie vykonávané v súvislosti so štátnym prístavným dozorom predstavujú len časť inšpektorovej práce, celkový počet inšpektorov sa musí prepočítať na počet inšpektorov na plný úväzok. ⇒ Keď ten istý inšpektor pracuje vo viac ako jednom prístave alebo geografickej oblasti, v každom prístave sa musí vypočítať platný ekvivalent pre čiastočný úväzok. ⇐

X<sup>(2)</sup> X Tieto informácie sa musia poskytovať na vnútroštátnej úrovni a za každý prístav príslušného členského štátu. Na účely tejto prílohy prístav znamená jednotlivý prístav a geografickú oblasť, ktorú má na starosti inšpektor alebo skupina inšpektorov a ktorá prípadne zahŕňa niekoľko jednotlivých prístavov. ~~Jeden inšpektor môže pracovať vo viacerých prístavných/geografických oblastiach.~~

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

2. Členské štáty musia ~~bud'~~:

a) poskytovať Komisii ⇨ každé tri mesiace ⇨ ~~každých šesť mesiacov~~ zoznam plavieb všetkých jednotlivých lodí, okrem pravidelnej ⇨ osobnej a nákladnej ⇨ prevoznej dopravy, ktoré vstúpili do ich prístavov alebo ktoré oznámili prístavnému orgánu svoj príchod do kotviska, ktorý ⇨ pre každú plavbu lode ⇨ obsahuje ⇨ jej ⇨ číslo IMO, ~~lodí a dátum jej príchodu; alebo alternatívne~~ ⇨ a prístav alebo kotvisko. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracovávanie uvedených informácií. Tento zoznam sa predkladá do štyroch mesiacov od konca obdobia, ktorého sa údaje týkajú, ⇨

⇨ a ⇨

b) ~~poskytnúť databáze Sirenae čísla IMO a dátumy príchodu lodí, okrem pravidelnej preoznej prepravy, ktoré denne vstúpili do ich prístavov. Členské štáty musia~~ poskytovať Komisii ⇨ samostatné ⇨ zoznamy pravidelných ⇨ osobných ⇨ prevozných služieb ⇨ a pravidelných nákladných prevozných služieb ⇨ podľa písmena a) ~~a b)~~ najneskôr do šiestich mesiacov po  implementácii  ~~zavedení~~ tejto smernice a potom všetky zmeny, ktoré nastali v týchto službách. ⇨ Zoznam obsahuje pre každú loď jej číslo IMO, názov a trasu lode. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracovávanie uvedených informácií. ⇨



## Časť B

### Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov (podľa článku 30)

Smernica	Lehota na transpozíciu
Smernica 95/21/ES	30. júna 1996
Smernica 98/25/ES	11. júla 1998
Smernica 98/42/ES	30. septembra 1998
Smernica 1999/97/ES	13. decembra 2000
Smernica 2001/106/ES	22. júla 2003 <sup>1</sup>
Smernica 2002/84/ES	23. novembra 2003

<sup>1</sup> Podľa článku 3 smernice 2001/106/ES, „Komisia najneskôr do 22. júla 2006 preskúma vykonávanie tejto smernice. Preskúmaním sa okrem iného preverí počet inšpektorov štátneho prístavného dozoru v každom členskom štáte a počet vykonaných inšpekcií vrátane povinných rozšírených inšpekcií. Komisia oznámi zistenia Európskemu parlamentu a Rade a na základe preskúmania určí, či je potrebné navrhnúť zmeny a doplnenia smernice alebo ďalšie právne predpisy v tejto oblasti.“



## PRÍLOHA XVIII

### TABUĽKA ZHODY

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
Článok 1, úvodné slová	Článok 1, úvodné slová
Článok 1, prvá zarážka	Článok 1 písm. a)
Článok 1, druhá zarážka	Článok 1 písm. b)
Článok 2, úvodné slová	Článok 2, úvodné slová
Článok 2 ods. 1, úvodné slová	Článok 2 ods. 1, úvodné slová
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. 3	Článok 2 ods. 4
Článok 2 ods. 4	Článok 2 ods. 5
-	Článok 2 ods. 6
Článok 2 ods. 5	Článok 2 ods. 7
-	Článok 2 ods. 8
-	Článok 2 ods. 9

Článok 2 ods. 6	Článok 2 ods. 10
Článok 2 ods. 7	Článok 2 ods. 11
Článok 2 ods. 8	Článok 2 ods. 12
-	Článok 2 ods. 13
Článok 2 ods. 9	Článok 2 ods. 14
-	Článok 2 ods. 15
Článok 2 ods. 10	Článok 2 ods. 16
-	Článok 2 ods. 17
-	Článok 2 ods. 18
-	Článok 2 ods. 19
Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, úvodné slová	Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, úvodné slová
Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, prvá zarážka	Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, písm. a)
Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, druhá zarážka	Článok 3 ods. 1, prvý pododsek, písm. b)
Článok 3 ods. 1, druhý pododsek	Článok 3 ods. 1, druhý pododsek
Článok 3 ods. 2 až ods. 4	Článok 3 ods. 2 až ods. 4
-	Článok 4 ods. 1
Článok 4	Článok 4 ods. 2, prvý pododsek
-	Článok 4 ods. 2, druhý pododsek
-	Článok 5 ods. 1 až ods. 3
Článok 5 ods. 1	Článok 5 ods. 4
-	Článok 5 ods. 5
Článok 5 ods. 2 až ods. 5	-
-	Článok 6
Článok 6 ods. 1, úvodné slová	Článok 7 ods. 1, úvodné slová
Článok 6 ods. 1 písm. a)	Článok 7 ods. 1 písm. a)
-	Článok 7 ods. 1 písm. b)

Článok 6 ods. 1 písm. b)

-

Článok 6 ods. 2

Článok 6 ods. 3

Článok 6 ods. 4

Článok 7 ods. 1 a ods. 2

Článok 7 ods. 3 písm. a)

Článok 7 ods. 3 písm. b)

Článok 7 ods. 4, prvý pododsek

Článok 7 ods. 4, druhý pododsek

Článok 7 ods. 5

Článok 7 ods. 6

Článok 7a ods. 1

Článok 7a ods. 2

-

Článok 7a ods. 3 až ods. 5

Článok 7b ods. 1 a ods. 2

Článok 7b ods. 2

Článok 8

-

Článok 9 ods. 1 a ods. 2

-

Článok 9 ods. 3 až ods. 7

-

Článok 9a

Článok 10 ods. 1 až ods. 3

-

Článok 7 ods. 1 písm. c)

Článok 7 ods. 2

Článok 7 ods. 3

Článok 7 ods. 4

Článok 7 ods. 5

Článok 8 ods. 1 a ods. 2, prvý pododsek

-

Článok 8 ods. 2, druhý pododsek

Článok 8 ods. 3, prvý pododsek

-

Článok 8 ods. 4

-

Článok 9 ods. 1

Článok 9 ods. 2, prvý pododsek

Článok 9 ods. 2, druhý pododsek

Článok 9 ods. 3 až ods. 5

Článok 10 ods. 1 a ods. 2

-

Článok 11

Článok 12

Článok 13 ods. 1 a ods. 2

Článok 13 ods. 3

Článok 13 ods. 4 až ods. 8

Článok 13 ods. 9

-

Článok 14 ods. 1 až ods. 3

Článok 14 ods. 4

Článok 11 ods. 1

-

Článok 11 ods. 2

Článok 11 ods. 3, prvý pododsek

Článok 11 ods. 3, druhý pododsek

Článok 11 ods. 4 až ods. 6

Článok 12 ods. 1 až ods. 3

Článok 12 ods. 4, prvý pododsek

Článok 12 ods. 4, druhý pododsek

-

Článok 13 ods. 1

-

Článok 13 ods. 2

-

Článok 14 ods. 1

Článok 14 ods. 2, prvý pododsek

-

Článok 14 ods. 2, druhý pododsek

Článok 14 ods. 3

Článok 15 ods. 1

Článok 15 ods. 2 až ods. 4

Článok 15 ods. 5

-

Článok 16 ods. 1 a ods. 2

Článok 16 ods. 2a

Článok 16 ods. 3

Článok 15 ods. 1

Článok 15 ods. 2

Článok 15 ods. 3, prvý pododsek

-

Článok 15 ods. 3, druhý pododsek

Článok 15 ods. 4 až ods. 6

Článok 16 ods. 1 až ods. 3

Článok 16 ods. 4, prvý pododsek

-

Článok 16 ods. 5 až ods. 7

Článok 17 ods. 1, prvý pododsek

Článok 17 ods. 1, druhý pododsek

Článok 17 ods. 2

Článok 17 ods. 3

Článok 18 ods. 1

Článok 18 ods. 2, prvý pododsek

Článok 18 ods. 2, druhý pododsek

Článok 18 ods. 2, tretí pododsek

Článok 18 ods. 3

Článok 19 ods. 1

-

Článok 19 ods. 2

Článok 20

Článok 21 ods. 1 a ods. 2

Článok 21 ods. 3

Článok 21 ods. 4

Článok 17	Článok 22, prvý pododsek
-	Článok 22, druhý pododsek
-	Článok 23
Článok 18	Článok 24
Článok 19	Článok 25
-	Článok 26
Článok 19a	Článok 27
Článok 3, smernica 2001/106/ES	Článok 28
Článok 20	Článok 29
-	Článok 30
Článok 21	Článok 31
Článok 22	Článok 32
Príloha I	Príloha I
-	Príloha II
-	Príloha III
Príloha II	Príloha IV
Príloha III	Príloha V
Príloha IV	Príloha VI
-	Príloha VII
Príloha V	Príloha VIII
Príloha VI	Príloha XI
Príloha VII	Príloha XII
Príloha VIII	Príloha XIV
Príloha IX	Príloha X
Príloha X	Príloha XVI
Príloha XI	Príloha IX

Príloha XII

-

-

-

-

-

Príloha XIII

Príloha XV

Príloha XVII

Príloha XVIII

---

## LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

### 1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o štátnom prístavnom dozore.

### 2. RÁMEC ABM/ABB (RIADENIE/ZOSTAVOVANIE ROZPOČTU PODEĽA JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ)

Politická oblasť: energetika a doprava

Činnosti: námorná a riečna doprava, intermodalita.

### 3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (bývalé položky BA) vrátane ich názvov: neuplatňuje sa

3.2. Trvanie akcie a finančných dôsledkov: neuplatňuje sa

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridať riadky): neuplatňuje sa

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od žiadateľských krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
	povin./nepovin.	dif. <sup>1</sup> /nedif. <sup>2</sup>	áno/nie	áno/nie	áno/nie	č.
	povin./nepovin.	dif./nedif.	áno/nie	áno/nie	áno/nie	č.

---

<sup>1</sup> diferencované rozpočtové prostriedky  
<sup>2</sup> nediferencované rozpočtové prostriedky

#### 4. ZHRNUTIE ZDROJOV

##### 4.1. Finančné zdroje

##### 4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 a nasl.	Celkom
---------------	-----------	--	-------	------	-------	------	------	----------------	--------

##### Prevádzkové výdavky<sup>3</sup>

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	0	0	0	0	0	0	0

##### Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume<sup>4</sup>

Technická a administratívna pomoc – TAP (NRP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

##### CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a + c	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky		b + c	0	0	0	0	0	0	0

##### Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume<sup>5</sup>

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administratívne náklady, okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov, nezahrnuté v referenčnej sume (NRP)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Výdavky, ktoré nespádajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx.

<sup>4</sup> Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

<sup>5</sup> Výdavky v rámci kapitoly xx 01, okrem článkov xx 01 04 a xx 01 05.

## Celkové orientačné náklady na akciu

VRP CELKOM vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
PRP CELKOM vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

### Podrobnosti o spolufinancovaní

Legislatívny návrh nezahŕňa finančnú spoluúčasť členských štátov.

*v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)*

Orgán podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl	Celkom
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
VRP CELKOM vrátane spolufinancovania	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.
- Návrh si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhlade.
- Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení medziinštitucionálnej dohody<sup>6</sup> (týkajúcich sa flexibilného nástroja alebo revízie finančného výhladu).

#### 4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

- Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy
- Finančné dôsledky – účinok na príjmy je takýto:

**Poznámka: Všetky upresnenia a pripomienky týkajúce sa metódy výpočtu účinku na príjmy sa musia nachádzať v samostatnej prílohe.**

*v miliónoch eur (zaokrúhlené na 1 desatinné miesto)*

Rozpočtová položka		Príjmy	Pred akciou [rok n-1]	Situácia po akcii						
				[rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>	
		a) Príjmy v absolútnom vyjadrení		0	0	0	0	0	0	0
		b) Zmena v príjmoch	Δ	0	0	0	0	0	0	0

<sup>6</sup> Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

<sup>7</sup> Ak trvanie akcie presahuje 6 rokov, pridajú sa v prípade potreby ďalšie stĺpce.

#### 4.2. Ľudské zdroje na plný úväzok (FTE) (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – podrobnosti pozri v bode 8.2.1

(Riadenie existujúcimi pracovníkmi).

Ročné požiadavky	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl.
Celkový počet ľudských zdrojov	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

### 5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

#### 5.1. Uskutočnenie potrebné v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Cieľom štátneho prístavného dozoru je overiť prostredníctvom kontrol vykonávaných v prístavoch určitého štátu príslušnými orgánmi, či lode tretích krajín, ktoré sa v danom prístave zastavia, sú v súlade s uplatniteľnými medzinárodnými dohovormi a nepredstavujú riziko pre námornú bezpečnosť, morské prostredie a pre životné a pracovné podmienky na palube.

Dnes je nevyhnutné vyjasniť, zjednodušiť a zlepšiť korpus právnych predpisov Spoločenstva v oblasti štátneho prístavného dozoru. Tento cieľ je zároveň právnou nutnosťou s cieľom zohľadniť vývoj v medzinárodných právnych predpisoch, v právnych predpisoch Spoločenstva i v rámci Parížskeho memoranda, ako aj následky rozšírenia pravidiel štátneho prístavného dozoru na nové členské štáty, a je aj politickou požiadavkou s cieľom zohľadniť nové smerovania politiky Európskej únie vyplývajúce z lisabonskej stratégie a zo zlepšovania regulačného prostredia Európskej únie.

#### 5.2. Pridaná hodnota zo zapojenia sa Spoločenstva, spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možná synergia

Individuálna akcia členských štátov je svojou povahou nezlučiteľná s cieľmi štátneho prístavného dozoru, ktorého cieľom je zabezpečiť v tom istom zemepisnom regióne zosúladenú akciu na vykonávanie kontrol na palube lodí. Okrem toho je jedným z cieľov akcie na regionálnej úrovni zníženie nákladov a optimalizácia zdrojov potrebných na účinnú kontrolu lodí prostredníctvom koordinovanej akcie. Menej prísne uplatňovanie štátneho prístavného dozoru v členskom štáte by mohlo znamenať zvýšené bezpečnostné riziko a mohlo by viesť k vzniku zvýhodňujúcich prístavov, čím by sa vytvorilo neprijateľné narušenie hospodárskej súťaže v rámci Spoločenstva.

#### 5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v rámci riadenia podľa jednotlivých činností (ABM)

Úprava smernice 95/21/ES o štátnom prístavnom dozore, ktorú navrhuje Komisia, sa zakladá na týchto prvkoch:

- prepracovanie smernice 95/21/ES a jej mnohých zmien a doplnení do jedného konsolidovaného znenia,

- realizácia politických požiadaviek Európskeho parlamentu, Rady a Komisie po nehode tankera Prestige na posilnenie námornej bezpečnosti,
- aktualizácia viacerých ustanovení smernice vzhľadom na vývoj medzinárodných dohovorov a dohôd a právnych predpisov Spoločenstva,
- zavedenie opatrení určených na zlepšenie uplatňovania smernice a monitorovanie jej uplatňovania, najmä prostredníctvom intenzívnejšej spolupráce a výmeny informácií,
- posilnenie určitých platných ustanovení, najmä s cieľom prísnejšie postihovať lode, ktoré nespĺňajú normy, ide najmä o rozšírenie a posilnenie odmietnutia vstupu pre viacnásobné zadržanie,
- niekoľko ustanovení s cieľom zmierniť kontroly v prípade kvalitných lodí,
- zavedenie zásad nového kontrolného režimu, najmä vzhľadom na obmedzenia, ktoré sa vyskytujú v súčasnom režime.

#### 5.4. Spôsoby implementácie (orientačné)

Uviest' vybraný spôsob (vybrané spôsoby)<sup>8</sup> implementácie.

**Centralizované hospodárenie**

priamo na úrovni Komisie

nepriamo delegovaním na:

výkonné agentúry,

subjekty zriadené Spoločenstvami, ako sa uvádza v článku 185 rozpočtových pravidiel,

vnútroštátne verejné subjekty/subjekty, ktoré poskytujú verejnoprospešné služby.

**Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie**

s účasťou členských štátov

s účasťou tretích krajín

**Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (uviest' konkrétne)**

Poznámky:

---

<sup>8</sup> V prípade vyznačenia viacerých spôsobov uveďte podrobnosti v rubrike Poznámky.

## 6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Návrh smernice obsahuje ustanovenie, v ktorom sa od členských štátov požaduje, aby oznamovali vnútroštátne vykonávacie opatrenia, ktoré sa majú prijať na účely transpozície smernice do vnútroštátnych právnych predpisov.

V prípade neoznámenia týchto vnútroštátnych vykonávacích opatrení (alebo v prípade ich neúplného oznámenia) sa automaticky začnú konania o porušení v súlade s článkom 226 Zmluvy.

Európska námorná bezpečnostná agentúra prispeje k monitorovaniu implementácie smernice členskými štátmi.

### 6.1. Hodnotenie:

#### 6.1.1. Hodnotenie *ex ante*

Komisia sa v analýze dosahu sústredila na hlavné opatrenia zavedené do smernice, ktoré by mohli mať dosah na prevádzkovateľov a námorné správne orgány, s cieľom zhodnotiť najmä to, či zavedené opatrenia povedú k zvýšeniu počtu lodí, na ktoré sa vzťahujú uvedené opatrenia.

Dosahy na jednotlivé zúčastnené strany sú takéto:

- orgány EÚ: Návrh posilňuje súčasné ustanovenia o uverejňovaní (čierne zoznamy) a monitorovaní implementácie smernice. V praxi sa tieto vykonávacie úlohy zveria Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA).
- námorné správne orgány poverené štátnym prístavným dozorom: Do prípadného zavedenia nového kontrolného režimu neprináša tento návrh žiadnu významnú zmenu v činnostiach správnych orgánov poverených štátnym prístavným dozorom.
- prístavné orgány: Prístavné orgány budú viac prispievať k lepšiemu fungovaniu štátneho prístavného dozoru, najmä prostredníctvom výmeny informácií medzi prístavmi a kontrolnými strediskami. Tieto administratívne a logistické opatrenia si môžu na miestnej úrovni vyžadovať zvýšené výdavky pre prístavné orgány, avšak sú nevyhnutné na zabezpečenie úplného a účinného uplatňovania smernice.
- služby lodivoda: Navrhované opatrenie je priamou odpoveďou na výslovnú požiadavku, ktorú vyjadrila Rada ministrov dopravy po nehode tankera Prestige. Nie je možné určiť jeho kvantitatívny dosah na počet oznámených lodí.
- prevádzkovatelia lodí: Návrh vo všeobecnosti zlepšuje konkurencieschopnosť prevádzkovateľov kvalitných lodí (menej kontrol, lepšie plánovanie prístavov, v ktorých sa loď zastaví, lepšia kvalifikovanosť inšpektorov a následné zníženie rizika nesprávnych alebo neodôvodnených rozhodnutí).
- námorníci: Nové ustanovenia zaručia lepšie sledovanie sťažností týkajúcich sa životných a pracovných podmienok na palube.

6.1.2. *Opatrenia prijaté po čiastkovom hodnotení/hodnotení ex post (ponaučenia získané z podobných skúseností v minulosti).*

Neuplatňuje sa

6.1.3. *Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení.*

Neuplatňuje sa

**7. OPATRENIA PROTI PODVODOM**

Neuplatňuje sa

## 8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

### 8.1. Ciele návrhu z hľadiska nákladov: neuplatňuje sa

*Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)*

(Uviesť názvy cieľov, akcií a výkonov)	Druh výkonu)	Priemerné náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		CELKOM	
			Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady	Počet výkonov	Celkové náklady
OPERATÍVNY CIEĽ č. 1 <sup>9</sup>																
<b>Akcia 1.....</b>																
- Výkon 1																
- Výkon 2																
<b>Akcia 2.....</b>																
- Výkon 1																
Medzisúčet Cieľ 1																
OPERATÍVNY CIEĽ č. 2																
<b>Akcia 1.....</b>																
- Výkon 1																
Medzisúčet Cieľ 2																
OPERATÍVNY CIEĽ č. n																
Medzisúčet Cieľ n																
<b>CELKOVÉ NÁKLADY</b>																

<sup>9</sup> Ako sa opisuje v časti 5.3.

## 8.2. Administratívne výdavky

### 8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť s použitím existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov ( <b>počet pracovných miest/na plný úväzok</b> )					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci <sup>10</sup> (06 01 01)	A*/A D	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/A ST	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní <sup>11</sup> na základe čl. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Iní zamestnanci financovaní <sup>12</sup> na základe čl. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>CELKOM</b>		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

### 8.2.2. Opis úloh vyplývajúcich z akcie: úlohy

Úpravou systému Spoločenstva týkajúceho sa štátneho prístavného dozoru sa rozširuje právomoc Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti. Posilnenie ľudských zdrojov – odhaduje sa ½ úradníkov A – je nevyhnutné na zabezpečenie riadneho monitorovania implementácie smernice.

### 8.2.3. Zdroje ľudských zdrojov (štatutárne)

- Pracovné miesta v súčasnosti pridelené na riadenie programu, ktorý sa má nahradiť alebo predĺžiť
- Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania RPS (ročná politická stratégia)/PNR (predbežný návrh rozpočtu) na rok n
- Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom postupe RPS/PNR
- Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť s použitím existujúcich zdrojov v rámci príslušného útvaru (vnútorná reorganizácia)
- Pracovné miesta potrebné pre rok n, ktoré však nie sú plánované v rámci vykonávania RPS/PNR daného obdobia

<sup>10</sup> Náklady na nich NIE SÚ pokryté referenčnou sumou.

<sup>11</sup> Náklady na nich NIE SÚ pokryté referenčnou sumou.

<sup>12</sup> Náklady na nich SÚ pokryté referenčnou sumou.

8.2.4. *Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (č. a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	CELKOM
<b>1. Technická a administratívna pomoc (vrátane nákladov na príslušných pracovníkov)</b>							0
Výkonné agentúry <sup>13</sup>							0
Iná technická a administratívna pomoc							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Technická a administratívna pomoc celkom</b>							0

8.2.5. *Náklady na ľudské zdroje a súvisiace výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Zamestnanci financovaní na základe čl. XX 01 02 (pomocní zamestnanci, vyslaní národní experti, zmluvní zamestnanci atď.) (uviesť rozpočtovú položku)	0	0	0	0	0	0
<b>Náklady na ľudské zdroje a súvisiace výdavky (<u>nezahrnuté</u> v referenčnej sume) celkom</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

$$(108\ 000\ \text{€} * 0,5 = 54\ 000\ \text{€})$$

Výpočet - *Zamestnanci financovaní na základe článku XX 01 02*

*Neuplatňuje sa*

<sup>13</sup> Je potrebné uviesť legislatívny finančný výkaz, ktorý sa konkrétne vzťahuje na príslušnú výkonnú agentúru/príslušné výkonné agentúry.

8.2.6. *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

*v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)*

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	CELKOM
XX 01 02 11 01 – Misie	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Schôdze a konferencie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Výbory <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Štúdie a konzultácie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Iné výdavky na riadenie celkom (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Iné výdavky administratívnej povahy (upresniť uvedením rozpočtovej položky)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Administratívne výdavky okrem výdavkov na ľudské zdroje a súvisiace výdavky (<u>nezahrnuté</u> v referenčnej sume) celkom</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* bez vplyvu na súčasný rozpočet misií

Výpočet - *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

Neuplatňuje sa

<sup>14</sup> Uviesť druh výboru, ako aj skupinu, ku ktorej patrí.