

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/16/ES

ze dne 23. dubna 2009

o státní přístavní inspekci

(přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

ství, čehož se dosáhne důsledným uplatňováním úmluv, mezinárodních předpisů a rezolucí.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 uvedené smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 3. února 2009,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ⁽⁴⁾ byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.
- (2) Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států.
- (3) Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích.
- (4) Bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi mohou být účinně zlepšeny výrazným snížením přístupu nevyhovujících lodí do vod Společen-

- (5) Členské státy by se za tímto účelem měly snažit, v souladu s rozhodnutím Rady č. 2007/431/ES ze dne 7. června 2007, kterým se členské státy zmocňují, aby v zájmu Evropského společenství ratifikovaly úmluvu Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006 ⁽⁵⁾, co nejdříve, pokud možno do 31. prosince 2010, tuto úmluvu ratifikovat v částech, které spadají do pravomoci Společenství.

- (6) Sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, je v první řadě úlohou státu vlajky. Stát vlajky, který se v případě potřeby opírá o uznané organizace, ručí v plném rozsahu za úplnost a účinnost inspekci a prohlídek provedených za účelem vydání příslušných osvědčení. Odpovědnost za udržování stavu lodí a jejího vybavení po prohlídce za účelem potvrzení souladu s požadavky mezinárodních úmluv vztahujícími se na loď nese lodní společnost. Řada států vlajky však nezavádí a neuplatňuje mezinárodní normy dostatečně. Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, jako druhý způsob boje proti nevyhovující lodní dopravě, by mělo být napříště prováděno rovněž státem přístavu, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě.

- (7) Jednotný přístup k účinnému uplatňování těchto mezinárodních norem členskými státy na lodích plujících v jejich výsostných vodách a užívajících jejich přístavy zabrání narušování hospodářské soutěže.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 584), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 198 E, 5.8.2008, s. 1), postoj Evropského parlamentu ze dne 24. září 2008 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), rozhodnutí Rady ze dne 26. února 2009 a legislativní rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).⁽⁴⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.

- (8) Odvětví námořní dopravy je vystaveno teroristickým činům. Opatření týkající se bezpečnosti dopravy by měla být účinně prováděna a členské státy by měly prostřednictvím bezpečnostních kontrol důkladně sledovat dodržování předpisů týkajících se bezpečnosti.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) Měly by být využity zkušenosti získané během uplatňování Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného v Paříži dne 26. ledna 1982 (dále jen „Pařížské memorandum“).
- (10) Evropská agentura pro námořní bezpečnost zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽¹⁾ by měla poskytovat nezbytnou podporu při zajištění jednotného a účinného provádění systému státní přístavní inspekce. Evropská agentura pro námořní bezpečnost by měla přispívat zejména k rozvoji a zavedení inspekční databáze zřízené v souladu s touto směrnicí a harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.
- (11) Cílem účinného systému státní přístavní inspekce by mělo být zajištění pravidelné inspekce všech lodí, které vplouvají do přístavů a kotvišť v rámci Společenství. Inspekce by se měly zaměřit na nevyhovující lodě, zatímco vyhovující lodě, tedy lodě, jejichž inspekční záznamy jsou uspokojivé nebo jež plují pod vlajkou státu, který vyhovuje podmínkám dobrovolného auditu členských států Mezinárodní námořní organizace (IMO), by inspekcím tak často podrobovány být neměly. Pro tento účel by zejména měly členské státy dát celkovou přednost lodím vhodným pro inspekci s vysoce rizikovým profilem vplouvajícím nepravidelně do přístavů v rámci Společenství.
- (12) Tato nová opatření týkající se inspekci by měla být začleněna do systému státní přístavní inspekce Společenství, jakmile budou definovány jeho jednotlivé aspekty, a na základě systému sdílení inspekci, v němž každý stát přispívá přiměřeně k dosažení cíle Společenství, jímž je komplexní systém inspekci, a objem inspekci je rozdělen spravedlivým způsobem mezi členské státy. Tento systém sdílení inspekci by měl být revidován s ohledem na získané zkušenosti s novým systémem státní přístavní inspekce za účelem zlepšení jeho efektivity. Členské státy by měly dále, s přihlédnutím k objemu a povaze lodní dopravy v jednotlivých přístavech, přijmout a udržovat potřebný počet pracovníků, včetně kvalifikovaných inspektorů.
- (13) Systém inspekci stanovený touto směrnicí bere v úvahu činnosti vykonané na základě Pařížského memoranda. Vzhledem k tomu, že veškeré změny vyplývající z Pařížského memoranda by dříve, než budou použitelné v rámci EU, měly být odsouhlaseny na úrovni Společenství, mělo by dojít k vytvoření a zachování úzké spolupráce mezi Společenstvím a Pařížským memorandem, a to za účelem dosažení co největšího souladu.
- (14) Komise by měla řídit a aktualizovat inspekční databázi v úzké spolupráci s Pařížským memorandem. Inspekční databáze by měla zahrnovat inspekční údaje členských států a všech signatářů Pařížského memoranda. Do okamžiku, než bude systém pro výměnu námořních informací Společenství, SafeSeaNet, plně v provozu a bude umožňovat automatické zaznamenávání údajů týkajících se vplutí lodí do přístavů do inspekční databáze, by měly členské státy poskytovat Komisi informace nezbytné k zajištění řádného sledování uplatňování směrnice, zejména pokud jde o pohyb lodí. Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy by měla Komise získávat z inspekční databáze údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, u nichž se má provést inspekce, o pohybu lodí a stanovovat inspekční závazky pro každý členský stát. Inspekční databáze by rovněž měla umožňovat spolupráci s jinými databázemi Společenství týkajícími se námořní bezpečnosti.
- (15) Členské státy by měly usilovat o přezkoumávání způsobu, jakým se vyhotovují bílé/šedé/černé listiny států vlajky v rámci Pařížského memoranda, aby tak zajistily jeho spravedlivost zejména ve vztahu ke státům vlajky s malými flotilami.
- (16) Pravidla a postupy státní přístavní inspekce, včetně kritérií pro zadržování lodí, by měly být v zájmu zajištění stále účinnosti ve všech přístavech sjednoceny, což by rovněž velmi významně snížilo záměrné využívání některých přístavů určených za účelem obcházení sítě řádných inspekci.
- (17) Pravidelné a dodatečné inspekce by měly zahrnovat kontrolu předem určených oblastí u každé lodí, které se budou lišit podle typu lodí, typu inspekce a zjištění předchozích státních přístavních inspekci. Inspekční databáze by měly obsahovat prvky napomáhající identifikovat rizikové oblasti, které mají být předmětem inspekce.
- (18) Některé kategorie lodí představují po dosažení určitého stáří závažné riziko nehod nebo znečištění, a měly by proto být podrobeny rozšířené inspekci, přičemž podrobnosti takové rozšířené inspekce je třeba stanovit.
- (19) Podle systému inspekci stanoveného touto směrnicí závisí interval pravidelných inspekci lodí na jejich rizikovém profilu, který je určen na základě určitých obecných a historických parametrů. U lodí s vysokým rizikem by tento interval neměl překročit 6 měsíců.
- (20) S cílem poskytnout příslušným orgánům státní přístavní inspekce informace o lodích v přístavech nebo kotvištích by přístavní orgány nebo subjekty nebo k tomu určené orgány nebo subjekty měly zaslat hlášení o vplutí lodí, pokud možno při jejich přijetí.

(1) Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Některé lodě představují z důvodu svého špatného stavu, výkonnosti státu vlajky a své minulosti zjevné riziko pro námořní bezpečnost a mořské prostředí. Proto Společenství může oprávněně odrazovat tyto lodě od vplutí do přístavů a kotvišť členských států. Odepření přístupu by mělo být přiměřené a mohlo by vést k odepření trvalého přístupu, pokud provozovatel lodí i přes vícere odepření přístupu a zadržení v přístavech a kotvištích Společenství opakovaně neprovede nápravná opatření. Jakékoli třetí odepření přístupu může být možné zrušit pouze v případě, že bude splněna řada podmínek, zejména podmínek týkajících se státu vlajky lodí a provozovatele, zajišťujících, že dotyčná loď může být provozována bezpečně ve vodách Společenství. V opačném případě by měl být loď trvale odepřen přístup do přístavů a kotvišť členských států. V každém případě by jakékoli následné zadržení dotyčné lodí mělo vést k trvalému odepření přístupu do přístavů a kotvišť členských států. V zájmu transparentnosti by měl být zveřejňován seznam lodí, kterým byl přístup do přístavů v rámci Společenství odepřen.
- (22) S cílem snížit zatížení některých správních orgánů a společností v důsledku opakovaných inspekcí se při stanovení rizikového profilu lodí, intervalů mezi inspekčními a splnění inspekčního závazku každého členského státu zohledňují prohlídky podle směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly⁽¹⁾ prováděné u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel hostitelským státem, který není státem vlajky plavidla, a které zahrnují nejméně všechny body rozšířené inspekce. S cílem zvýšit úroveň bezpečnosti nezbytnou pro provozování dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly do a z přístavů členských států by navíc Komise měla přezkoumat, zda je vhodné navrhnout v budoucnu změnu směrnice 1999/35/ES.
- (23) Je nutno napravit nedodržování ustanovení příslušných úmluv. Lodě, které se mají podrobit nápravným opatřením, by měly být zadrženy do doby odstranění zaznamenaných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.
- (24) Mělo by být zaručeno právo na odvolání proti rozhodnutím o zadržení vydaným příslušnými orgány, aby bylo zabráněno neopodstatněným rozhodnutím, která by mohla způsobit nepřiměřená zadržení a zpoždění. Členské státy spolupracují, aby zajistily, že odvolání jsou projednávána v přiměřené lhůtě v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy.
- (25) U orgánů a inspektorů zapojených do činnosti státní přístavní inspekce by nemělo docházet ke střetu zájmů, ať již v souvislosti s přístavem, v němž je inspekce prováděna, nebo s loděmi podrobovanými inspekci či s jinými souvisejícími zájmy. Inspektoři by měli mít odpovídající kvalifikaci a měli by projít náležitou odbornou přípravou s cílem udržet a zlepšit schopnosti pro provádění inspekci. Členské státy by měly spolupracovat při rozvoji a prosazování harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů.
- (26) Lodivodům a přístavním orgánům nebo subjektům by mělo být umožněno poskytovat užitečné informace o zjevných nedostatcích zjištěných na lodích.
- (27) Měly by být prošetřeny stížnosti týkající se životních a pracovních podmínek na palubě, které podaly osoby s oprávněným zájmem. Osoba předkládající stížnost by měla být informována o následném postupu ve věci této stížnosti.
- (28) Spolupráce příslušných orgánů členských států a jiných orgánů nebo subjektů je nezbytná k zajištění účinných následných kroků týkajících se lodí, u kterých byly zjištěny nedostatky a kterým bylo povoleno pokračovat v plavbě, a k zajištění výměny informací o lodích pobývajících v přístavech.
- (29) Inspekční databáze je důležitou součástí státní přístavní inspekce, a proto by členské státy měly zajistit, aby byla aktualizována podle požadavků Společenství.
- (30) Zveřejňování informací o lodích a jejich provozovatelích či společnostech, které nesplňují mezinárodní normy pro bezpečnost, zdraví a ochranu mořského životního prostředí, s ohledem na velikost flotily společností, může být účinným prostředkem, který odradí zasilatele od využívání těchto lodí, a zároveň pobídkou jejich majitelům k provedení nápravných opatření. S ohledem na informace, které mají být zveřejněny, by Komise v zájmu předcházení zbytečnému zdvojení měla navázat úzkou spolupráci se státy Pařížského memoranda a měla by zohlednit všechny zveřejňované informace. Členské státy by měly poskytovat příslušné informace pouze jednou.
- (31) Veškeré náklady na inspekce lodí vedoucí k jejich zadržení a náklady vzniklé zrušením odepření přístupu by měl nést majitel nebo provozovatel lodí.

(1) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (33) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí a k přijetí prováděcích pravidel k článkům 8 a 10. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (34) Jelikož cílů této směrnice, totiž snížení nevyhovující námořní dopravy ve vodách prostřednictvím zdokonalení systému inspekci Společenství pro námořní lodě a rozvoje prostředků pro uskutečnění preventivních opatření v oblasti znečišťování moří, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů jejího rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (35) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která představují v porovnání se směrnicí 95/21/ES podstatnou změnu. Povinnost provést ustanovení, jež nebyla změněna, vyplývá z uvedené směrnice.
- (36) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.
- (37) Systém státní přístavní inspekce vytvořený v souladu s touto směrnicí by měl být proveden ve stejný den ve všech členských státech. V této souvislosti by Komise měla zajistit, aby byla přijata vhodná přípravná opatření, včetně vyzkoušení nové inspekční databáze a poskytnutí školení inspektorům.
- (38) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (39) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy by pravidlo *de minimis* mělo umožnit těmto členským státům odchýlit se od ustanovení této směrnice, což znamená, že tyto členské státy, pokud splňují určitá kritéria, nejsou povinny provádět tuto směrnici.
- (40) V zájmu zohlednění toho, že francouzské zámořské departementy patří do jiné zeměpisné oblasti, jsou z velké části stranami jiných regionálních memorand o státní přístavní inspekci, než je Pařížské memorandum, a jejich dopravní toky s kontinentální Evropou jsou velmi omezené, měl by mít dotčený členský stát možnost vyloučit tyto přístavy ze systému státní přístavní inspekce používaného v rámci Společenství,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je pomocí zásadním způsobem snížit nevyhovující námořní dopravu ve výsostných vodách členských států

- a) zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek;
- b) zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupů pro inspekce a zadržování, v návaznosti na odborné znalosti a zkušenosti získané na základě Pařížského memoranda;
- c) zavedením systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství na základě inspekci prováděných v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda, jehož účelem je provádět inspekce všech lodí v intervalu, který je odvozen od jejich rizikového profilu s tím, že lodě představující vyšší riziko se podrobí častějším a podrobnějším inspekci.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „úmluvami“ následující úmluvy spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, v aktualizovaném znění:
 - a) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66);
 - b) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74);
 - c) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78);
 - d) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78/95);
 - e) Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72);
 - f) Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (ITC 69);
 - g) Úmluva o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (ILO č. 147);
 - h) Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992 (CLC 92);
- 2) „Pařížským memorandem“ Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, v aktualizovaném znění;
- 3) „rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO“ Usnesení A.974(24) shromáždění IMO;
- 4) „oblastí Pařížského memoranda“ zeměpisná oblast, ve které signatáři Pařížského memoranda vykonávají inspekce v rámci Pařížského memoranda;
- 5) „lodí“ každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu;
- 6) „součinností mezi lodí a přístavem“ součinnost, kdy je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodí;
- 7) „lodí v kotvišti“ loď v přístavu nebo v jiné oblasti spadající do jurisdikce přístavu, avšak nikoliv loď v úvazišti, která vykonává součinnost s přístavem;
- 8) „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce a odpovědná tomuto příslušnému orgánu;
- 9) „příslušným orgánem“ orgán námořní správy odpovědný za státní přístavní inspekci v souladu s touto směrnicí;
- 10) „noční dobou“ každá doba v délce nejméně sedmi hodin, vymezená vnitrostátními právními předpisy, která ve všech případech musí zahrnovat dobu mezi půlnocí a pátou hodinou ranní;
- 11) „počáteční inspekci“ návštěva inspektora na palubě lodě za účelem kontroly souladu s příslušnými úmluvami a předpisy, zahrnující přinejmenším kontroly požadované podle čl. 13 odst. 1;
- 12) „podrobnou inspekci“ inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 13 odst. 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu;
- 13) „rozšířenou inspekci“ inspekce, jejíž rozsah zahrnuje přinejmenším položky uvedené v příloze VII. Rozšířená inspekce může zahrnovat podrobnou inspekci, jsou-li k tomu zjevné důvody v souladu s čl. 13 odst. 3;
- 14) „stížností“ jakákoli informace či zpráva předložená jakoukoli osobou nebo organizací, která má oprávněný zájem na bezpečnosti lodě, včetně zájmu týkajícího se bezpečnosti či zdravotních rizik posádky, životních a pracovních podmínek a zabránění znečištění;
- 15) „zadržením“ formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři;

- 16) „příkazem k odepření přístupu“ rozhodnutí určené veliteli lodě, společnosti odpovědné za loď a státu vlajky, pod kterou loď pluje, v němž se oznamuje, že loď bude odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť v rámci Společenství;
- 17) „zastavením provozu“ formální zákaz lodi pokračovat v plavbě na základě zjištěných závad, které by jednotlivě nebo společně mohly znamenat ohrožení dalšího provozu;
- 18) „společností“ vlastníků lodí nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který od vlastníka lodi převzal odpovědnost za její provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít veškeré povinnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění („předpis ISM“);
- 19) „uznanou organizací“ klasifikační společnost či jiný soukromý subjekt, které jménem správního orgánu státu vlajky plní povinnosti uložené právními předpisy;
- 20) „zákonným osvědčením“ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s úmluvami;
- 21) „osvědčením o klasifikaci“ dokument, vydaný uznávanou organizací, který potvrzuje soulad s kapitolou II-1 částí A-1 pravidlem 3-1 úmluvy SOLAS 74;
- 22) „inspekční databázi“ informační systém přispívající k provádění systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství a týkající se údajů o inspekcích provedených ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem.

Francie může rozhodnout, že přístavy a kotviště, na které se vztahuje tento odstavec, nezahrnují přístavy a kotviště nacházející se v zámořských departementech uvedených v čl. 299 odst. 2 Smlouvy.

Pro účely této směrnice se za inspekci považuje i inspekce lodě, kterou členský stát provede ve svých výsostných vodách mimo přístav.

Tímto článkem nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle příslušných úmluv.

Členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou ověřit, že lodě, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, která za předchozí tři roky každoročně vplula do jejich říčních přístavů, se mohou od ustanovení této směrnice odchýlit.

Nejpozději ke dni provedení této směrnice sdělí členské státy, které nemají námořní přístavy, Komisi celkový počet plavidel a počet lodí, které vpluly do jejich přístavů za výše uvedené období tří let, a oznámí Komisi všechny následné změny výše uvedených počtů.

2. V případě lodí o hrubé prostornosti méně než 500 tun členské státy použijí příslušná ustanovení odpovídající úmluvy a v oblastech, na něž se úmluva nevztahuje, přijmou nezbytná opatření, aby dané lodě zjevně neohrožovaly bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí. Při použití tohoto odstavce se členské státy řídí přílohou 1 Pařížského memoranda.

3. Při inspekci lodi plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy, zajistí členské státy, aby nakládání s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než nakládání s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy.

4. Rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňata z oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Inspekční pravomoc

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření v souladu s mezinárodním právem, aby byly oprávněny provádět podle této směrnice inspekce na palubách cizích lodí.

2. Členské státy udržují vhodné příslušné orgány, jimž např. prostřednictvím náboru přidělí potřebný počet pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů, pro inspekce lodí, a přijmou veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby tito inspektoři vykonávali své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice, a zejména aby byli k dispozici pro provádění inspekcí vyžadovaných na základě této směrnice.

Článek 5

Systém inspekcí a každoroční inspekční závazek

1. Členské státy provádějí inspekce v souladu se systémem pro výběr uvedeným v článku 12 a s ustanoveními přílohy I.

2. Za účelem splnění svého ročního inspekčního závazku provede každý členský stát

- a) inspekci všech lodí s prioritou I, uvedených v čl. 12 písm. a), které vplouvají do jeho přístavů a kotvišť, a
- b) ročně celkový počet inspekcí všech lodí s prioritou I a II, uvedených v čl. 12 písm. a) a b), který bude odpovídat přinejmenším jeho podílu na celkovém počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a v oblasti Pařížského memoranda. Podíl inspekcí každého členského státu se zakládá na počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů dotyčného členského státu v poměru k celkovému počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů jednotlivých států v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda.

3. S ohledem na výpočet výše uvedeného podílu celkového počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda podle odstavce 2, se nezapočítávají lodě v kotvišti, pokud dotčený členský stát nestanoví jinak.

Článek 6

Podmínky dodržování inspekčního závazku

Členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), splní svůj závazek podle uvedeného opatření, nepřesahují-li neprovedené inspekce

- a) 5 % z celkového počtu lodí s prioritou I s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť;
- b) 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I jiných než lodí s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.

Bez ohledu na procentuální hodnoty uvedené v písmenech a) a b) však členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídká.

Bez ohledu na procentuální hodnoty uvedené v písmenech a) a b), pro lodě s prioritou I vplouvající do kotvišť, však členské státy upřednostní inspekce lodí s vysokým rizikovým profilem,

kteří podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídká.

Článek 7

Ujednání umožňující vyvážený podíl inspekcí v rámci Společenství

1. Na členský stát, ve kterém celkový počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavů přesahuje jeho podíl inspekcí uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí, jako že splnil svůj závazek, pokud tento stát provedl počet inspekcí lodí s prioritou I, který přinejmenším odpovídá takovému podílu inspekcí, a nevynechal více než 30 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

2. Na členský stát, ve kterém je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavů nižší, než je jeho podíl inspekcí uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí, jako že splnil tento závazek, vykoná-li inspekce u lodí s prioritou I vyžadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a) a inspekce přinejmenším u 85 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

3. Komise provede ve svém přezkumu uvedeném v článku 35 zejména dopad tohoto článku na inspekční závazek s ohledem na odborné posouzení a zkušenosti získané ve Společenství a v rámci Pařížského memoranda. Přezkum zohlední účel inspekce všech lodí vplouvajících do přístavů a kotvišť v rámci Společenství. Komise navrhne případně doplňková opatření za účelem zlepšení efektivity systému inspekce prováděných ve Společenství, a bude-li to třeba, nový přezkum dopadu tohoto článku v pozdější fázi.

Článek 8

Případy, kdy nedojde k inspekci určitých lodí

1. Členský stát se může rozhodnout pro odklad inspekce u lodí s prioritou I za těchto okolností:

- a) pokud lze inspekci provést při příštím vplutí lodi do přístavu, který se nachází v totožném členském státě, za předpokladu, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda a délka odkladu nepřesáhne 15 dnů, nebo
- b) lze-li inspekci vykonat v jiném přístavu v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda, do kterého loď směřuje, během 15 dnů, za předpokladu, že stát, ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s vykonáním inspekce.

Pokud bude inspekce odložena v souladu s písmenem a) nebo b) a je o ní učiněn záznam v inspekční databázi, nevykonaná inspekce se nezapočítává jako neprovedená inspekce u členských států, které rozhodly o odkladu inspekce.

Nicméně, pokud není vykonána inspekce lodi s prioritou I, v souladu s touto směrnicí nebude příslušná loď vyloučena z inspekce v dalším přístavu v rámci Společenství, do kterého vpluje.

2. Inspekce, která se z provozních důvodů u lodí s prioritou I neprovede, se nezapočítává jako nevykonaná inspekce, za předpokladu, že důvod pro neprovedení inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, pokud došlo k těmto výjimečným okolnostem:

a) podle uvážení příslušného orgánu by provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí nebo

b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době. Členské státy však v tomto případě přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, jsou podrobeny příslušné inspekci.

3. Není-li inspekce vykonána u lodě v kotvišti, nezapočítává se jako nevykonaná inspekce, jestliže

a) je loď podrobena inspekci v jiném přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda v souladu s přílohou I do 15 dnů nebo

b) loď vplouvá do přístavu pouze v noční době nebo délka pobytu lodi v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi nebo

c) by podle uvážení příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi.

4. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3.

Článek 9

Hlášení o vplutí lodě

1. Provozovatel, zástupce či velitel lodě, která má podstoupit rozšířenou inspekci podle článku 14 a která směřuje do přístavu nebo kotviště členského státu, ohlásí vplutí v souladu s přílohou III.

2. Po přijetí hlášení podle odstavce 1 tohoto článku a článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel⁽¹⁾, příslušný přístavní orgán nebo subjekt nebo k tomu účelu určený orgán nebo subjekt postoupí tuto informaci příslušnému orgánu.

3. Pro jakoukoliv komunikaci podle tohoto článku se použijí, kdykoliv to bude možné, prostředky elektronické komunikace.

4. Postupy a formáty, které členské státy zavedou pro účely přílohy III této směrnice, budou v souladu s příslušnými ustanoveními směrnice 2002/59/ES týkajícími se hlášení o lodích.

Článek 10

Rizikový profil lodě

1. Veškerým lodím, které vplouvají do přístavu či kotviště v členském státě, se v inspekční databázi přiřadí rizikový profil lodě, který určuje příslušnou prioritu pro jejich inspekci, interval inspekci a jejich rozsah.

2. Rizikový profil lodě se určuje spojením těchto obecných rizikových parametrů a rizikových parametrů vyplývajících z minulosti lodě:

a) Obecné parametry

Obecné parametry vyplývají z typu, stáří, vlajky, zúčastněných uznaných organizací a výkonnosti společnosti podle části I.1 přílohy I a podle přílohy II.

b) Parametry vyplývající z minulosti lodě

Parametry vyplývající z minulosti lodě vyplývají z počtu závad a zadržení během daného období podle části I.2 přílohy I a podle přílohy II.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, zejména

a) kritérií státu vlajky;

b) kritérií výkonu společnosti,

se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3 a na základě odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.

Článek 11

Četnost inspekcí

Lodě vplouvající do přístavů či kotvišť v rámci Společenství podléhají těmto pravidelným nebo dodatečným inspekcím:

a) Lodě podléhají pravidelným inspekcím v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu v souladu s částí I přílohy I. Interval mezi pravidelnými inspekcemi se prodlouží, sníží-li se riziko. Pokud jde o lodě s vysokým rizikovým profilem, tento interval nepřekročí šest měsíců.

b) Lodě podléhají dodatečným inspekcím bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce, za těchto podmínek:

— příslušný orgán zajistí, aby byla provedena inspekce lodí, pro které se použijí významné faktory uvedené v části II bodě 2A přílohy I,

— inspekce se může provést u lodí, na něž se vztahují neočekávané faktory uvedené v části II bodě 2B přílohy I. Rozhodnutí o provedení této dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.

Článek 12

Výběr lodí pro inspekci

Příslušný orgán zajistí, aby byly lodě vybírány pro inspekci na základě jejich rizikového profilu, jak je uveden v části I přílohy I, a v případě výskytu významných nebo neočekávaných faktorů podle části II bodu 2A a 2B přílohy I.

Příslušný orgán za účelem inspekce lodí

a) vybere podle systému pro výběr uvedeného v části II bodě 3A přílohy I lodě, u kterých se má provést povinná inspekce, označované jako lodě s „prioritou I“;

b) může vybrat podle části II bodu 3B přílohy I lodě, které mohou podléhat inspekci, označované jako lodě s „prioritou II“.

Článek 13

Prvotní a podrobná inspekce

Členské státy zajistí, aby se lodě vybrané k inspekci podle článku 12 podrobily prvotní nebo podrobné inspekci takto:

1) Příslušný orgán při každé prvotní inspekci lodě zajistí, aby inspektor alespoň

a) zkontroloval osvědčení a související doklady uvedené v příloze IV, u nichž se požaduje, aby byly na palubě v souladu s právními předpisy Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany;

b) případně ověřil, zda došlo k nápravě závažných nedostatků zjištěných při předcházející inspekci provedené členským státem nebo signatářským státem Pařížského memoranda;

c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě a její hygieny včetně strojovny a ubytovacích prostor.

2) Pokud byly po inspekci uvedené v bodě 1 zaznamenány v inspekční databázi nedostatky, které je třeba odstranit v dalším přístavu, příslušný orgán tohoto dalšího přístavu může rozhodnout o tom, že nebude ověřovat skutečnosti uvedené v bodě 1 písm. a) a c).

3) Podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování souladu s požadavky lodního provozu, se provede, pokud se lze po inspekci uvedené v bodě 1 na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy.

„Zřejmé důvody“ existují, zjistí-li inspektor skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze V.

Článek 14

Rozšířená inspekce

1. Následující kategorie lodí podléhají rozšířené inspekci podle části II bodu 3A a 3B přílohy I:

- lodě s vysokým rizikovým profilem,
- osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
- lodě s vysokým rizikovým profilem nebo osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, v případě významných nebo neočekávaných faktorů,
- lodě, u kterých se má vykonat opětovná inspekce v návaznosti na rozhodnutí o odepření přístupu podle článku 16.

2. Provozovatel nebo velitel lodě zajistí, aby byl v provozním plánu vymezen dostatečný čas na vykonání rozšířené inspekce.

Aniž jsou dotčena kontrolní opatření vyžadovaná z bezpečnostních důvodů, loď zůstane v přístavu až do dokončení inspekce.

3. Příslušný orgán po přijetí předběžného oznámení od lodí, která se má podrobit pravidelné rozšířené inspekci, tuto loď vyrozumí, pokud rozšířená inspekce nebude vykonána.

4. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise přijme postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí opatření k příloze VII.

Článek 15

Pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany

1. členské státy zajistí, aby jejich inspektoři dodržovali postupy a pokyny stanovené v příloze VI.

2. Pokud jde o bezpečnostní kontroly, členské státy použijí příslušné postupy, které jsou uvedeny v příloze VI této směrnice u všech lodí uvedených v čl. 3 odst. 1, 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004⁽¹⁾, při vplutí do jejich přístavů a kotvišť, pokud neplují pod vlajkou státu přístavní inspekce.

3. Ustanovení článku 14 této směrnice o rozšířených inspekcích se použijí u lodí typu ro-ro a u vysokorychlostních osob-

ních lodí, jak jsou uvedeny v čl. 2 písm. a) a b) směrnice 1999/35/ES.

Pokud byla vykonána kontrola lodě podle článků 6 a 8 směrnice 1999/35/ES státem, který není státem vlajky lodí, tyto zvláštní kontroly se zaznamenají případně jako podrobná nebo rozšířená inspekce do inspekční databáze a zohlední se pro účely článků 10, 11 a 12 této směrnice a pro zjištění o splnění inspekčního závazku každého členského státu, pokud se vztahují na všechny body uvedené v příloze VII této směrnice.

Ustanovení této směrnice týkající se nápravy nedostatků, zadržení, odepření přístupu, následných opatření po inspekci, zadržení a odmítnutí přístupu se příslušně použijí, aniž je tím dotčen zákaz provozu lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních lodí, o kterém bylo rozhodnuto podle článku 10 směrnice 1999/35/ES.

4. V případě potřeby může Komise postupem podle čl. 31 odst. 2 přijmout pravidla pro harmonizované provádění odstavců 1 a 2 tohoto článku.

Článek 16

Opatření k odepření přístupu některým lodím

1. členský stát zajistí, aby lodi, která

- pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na černé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena nebo byl vydán zákaz provozu podle směrnice 1999/35/ES nebo

- pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na šedé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi, kterou každoročně zveřejňuje Komise, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena nebo byl vydán zákaz provozu podle směrnice 1999/35/ES,

byl odepřen přístup do jeho přístavů a kotvišť, s výjimkou situací uvedených v čl. 21 odst. 6.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

Odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav nebo kotviště, v němž byla zadržena potřeť a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu.

2. Příkaz k odepření přístupu lze zrušit pouze po uplynutí lhůty tří měsíců od okamžiku vystavení příkazu a po splnění podmínek podle odstavců 3 až 9 přílohy VIII.

Vztahuje-li se na loď druhý příkaz k odepření přístupu, je lhůta dvanáct měsíců.

3. Jakékoli další zadržení v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství má za následek odepření přístupu do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství. Tento třetí příkaz k odepření přístupu je možné zrušit po uplynutí 24 měsíců od vydání příkazu a pouze v případě, že

— loď pluje pod vlajkou státu, který podle míry zadržených lodí není na černé ani šedé listině uvedené v odstavci 1,

— zákonná nebo klasifikační osvědčení lodi byla vydána organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (přepřevázané znění) ⁽¹⁾,

— loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I a

— jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích 3 až 9 přílohy VIII.

Po uplynutí lhůty 24 měsíců od vydání příkazu je každé lodi nespĺňující podmínky stanovené v tomto odstavci trvale odepřen přístup do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství.

4. Každé následné zadržení v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství po třetím odepření přístupu by mělo mít za následek trvalé odepření přístupu do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství.

5. Pro účely tohoto článku členské státy dodržují postupy stanovené v příloze VIII.

Článek 17

Zpráva o inspekci určená veliteli lodě

Po skončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy IX. Velitel lodě obdrží kopii této zprávy o inspekci.

Článek 18

Stížnosti

Veškeré stížnosti jsou předmětem rychlého počátečního posouzení příslušným orgánem. Posouzení umožní určit, zda je stížnost odůvodněná.

Pokud tomu tak je, příslušný orgán stížnost odpovídajícím způsobem vyřídí, zejména zajistí, aby všechny osoby, kterých se stížnost přímo týká, měly možnost vyjádřit své připomínky.

Považuje-li příslušný orgán stížnost za zjevně neopodstatněnou, informuje stěžovatele o svém rozhodnutí a důvodech tohoto rozhodnutí.

Totožnost stěžovatele nesmí být veliteli lodě nebo majiteli daně lodě vyzrazena. Inspektor zajistí při všech rozhovorech se členy posádky důvěrnost.

O stížnostech, které nebyly zjevně neopodstatněné, a o následných opatřeních informují členské státy správní orgány státu vlajky, případně zašlou kopii Mezinárodní organizaci práce.

Článek 19

Náprava a zadržení

1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí je nebo bude odstraněna v souladu s ujednáními.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodí, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něž se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě, nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

⁽¹⁾ Viz strana 11 v tomto čísle Úředního věstníku.

3. Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze X.

4. Pokud se v tomto ohledu při inspekci zjistí, že loď není vybavena fungujícím záznamníkem cestovních údajů o plavbě, je-li použití záznamníku podle směrnice 2002/59/ES povinné, příslušný orgán zajistí, aby byla loď zadržena.

Není-li takovou závadu možné odstranit bezprostředně v přístavu zadržení, může příslušný orgán lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do opravárenské loděnice nejbližší k přístavu zadržení, kde mohou být závady bezprostředně odstraněny, nebo požadovat odstranění závad ve lhůtě nejvýše 30 dnů v pokynech podle Pařížského memoranda. Pro tento účel se použijí postupy uvedené v článku 21.

5. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav lodě zjevně nevyhovující, může příslušný orgán pozastavit inspekci lodě, dokud odpovědné osoby nepřijmou nezbytná opatření, která zajistí, aby loď vyhovovala příslušným požadavkům úmluv.

6. Dojde-li k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně správu státu vlajky, nebo není-li to možné, konzula nebo v případě jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu písemně o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně zprávy o inspekci. Dále jsou případně informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané organizace příslušné pro vydávání lodních klasifikačních osvědčení nebo zákonných osvědčení podle úmluv.

7. Touto směrnicí nejsou dotčeny další požadavky úmluv, pokud jde o postupy ohlašování a podávání zpráv týkající se státní přístavní inspekce.

8. Při výkonu státní přístavní inspekce podle této směrnice se vyvine veškeré možné úsilí, aby nedocházelo k nepřiměřenému zadržování nebo zpoždění lodí. Je-li loď nepřiměřeně zadržována nebo zpožděna, má majitel nebo provozovatel právo na náhradu veškeré způsobené ztráty nebo škody. Důkazní břemeno ve všech případech údajného nepřiměřeného zadržování nebo zpoždění je na majiteli nebo provozovateli lodě.

9. Aby se zmírnilo zablokování přístavu, může příslušný orgán povolit, je-li to bezpečné, přesun zadržené lodi do jiné části přístavu. Riziko zablokování přístavu se nicméně nezohledňuje při rozhodování o tom, zda má loď být zadržena, či naopak ze zadržení uvolněna.

Přístavní orgány nebo subjekty spolupracují s příslušným orgánem s cílem usnadnit umístění zadržovaných lodí.

10. Přístavní orgány nebo subjekty musí být informovány o vydání příkazu k zadržení při nejbližší příležitosti.

Článek 20

Právo na odvolání

1. Majitel nebo provozovatel lodi nebo jeho zástupce v členském státě má právo odvolat se proti rozhodnutí o zadržení nebo proti odepření přístupu, které vydal příslušný orgán. Odvolání nemá na zadržení nebo odepření přístupu odkladný účinek.

2. K tomu účelu členské státy zavedou a udržují vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

3. Příslušné orgány řádně informují velitele lodě o právu na odvolání podle odstavce 1 a o praktických opatřeních, která s tímto právem souvisejí.

4. Pokud je v důsledku odvolání nebo žádostí předložených majitelem či provozovatelem lodi nebo zástupcem některého z nich zadržení či příkaz k odepření přístupu zrušen či změněn:

a) členské státy zajistí, aby byla neprodleně odpovídajícím způsobem provedena změna v inspekční databázi;

b) členský stát, v němž byl vydán příkaz k zadržení či k odepření přístupu, zajistí, aby byly do 24 hodin od takového rozhodnutí informace zveřejněné v souladu s článkem 26 opraveny.

Článek 21

Postup následující po inspekci a zadržení

1. Pokud závady uvedené v čl. 19 odst. 2 nelze odstranit v přístavu inspekce, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do příslušné opravárenské loděnice nejbližší od přístavu zadržení, dle volby velitele lodě a příslušných orgánů, v níž lze provést následná opatření za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky stanovené příslušným orgánem státu vlajky a schválené členským státem. Tyto podmínky zajišťují, že loď může pokračovat v cestě, aniž by ohrozila bezpečnost a zdraví cestujících nebo posádky, aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud k rozhodnutí poslat loď do opravárenské loděnice dojde pro nesoulad s rezolucí IMO A. 744(18), a to buď pokud jde o lodní dokumenty, nebo o nedostatky a závady ve struktuře lodě, příslušný orgán může požadovat, aby byla v přístavu zadržena provedena nezbytná měření tloušťky materiálu, než je lodi povolena plavba.

3. Za okolností podle odstavce 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavu inspekce všechny podmínky cesty příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. 19 odst. 6 a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

Příslušný orgán členského státu, který obdrží toto oznámení, informuje oznamující orgán o přijatých opatřeních.

4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do veškerých přístavů či kotvišť v rámci Společenství odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři:

- a) které nevyhoví podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoliv členského státu nebo
- b) které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že nesměřují do stanovené opravárenské loděnice.

Toto odepření zůstane zachováno, dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

5. Za okolností uvedených v odst. 4 písm. a) je příslušný orgán členského státu, kde byly zjištěny závady, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 písm. b) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu může členský stát žádat o konzultace se správou vlajky dané lodi.

6. Odchylně od ustanovení odstavce 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu či kotviště v případě působení vyšší moci nebo z důvodu vyšších bezpečnostních zájmů, v zájmu snížení nebezpečí znečišťování či v zájmu nápravy závad za předpokladu, že majitel, provozov-

atel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu lodí a tato opatření uspokojují příslušný orgán daného členského státu.

Článek 22

Odbornost inspektorů

1. Inspekce provádějí pouze inspektoři, kteří splňují kvalifikační kritéria uvedená v příloze XI a které příslušný orgán oprávnil k provádění státní přístavní inspekce.

2. Nemá-li příslušný orgán státu přístavu k dispozici požadovanou odbornost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoliv osoba disponující požadovanou odborností.

3. Příslušný orgán, inspektoři provádějící státní přístavní inspekci a osoby, které jsou jim nápomocny, nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v přístavu inspekce, ani na lodi podrobované inspekci, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která vydává zákonná a klasifikační osvědčení nebo která provádí šetření nezbytná pro vydání těchto osvědčení lodím, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.

4. Každý inspektor se prokazuje osobním dokladem v podobě průkazu vydaného příslušným orgánem v souladu se směrnicí Komise 96/40/ES ze dne 25. června 1996 o vytvoření jednotného vzoru pro průkazy inspektorů státní přístavní inspekce ⁽¹⁾.

5. Členské státy zajistí, aby před udělením oprávnění k provádění inspekci byla prověřena způsobilost inspektorů a jejich soulad s minimálními kritérii uvedenými v příloze XI a aby byla tato způsobilost posléze pravidelně prověřována v souladu se systémem odborného vzdělávání uvedeného v odstavci 7.

6. Členské státy zajistí, aby byli inspektoři náležitě odborně připraveni, pokud jde o změny systému státní přístavní inspekce, jež je uplatňován ve Společenství, jak stanoví tato směrnice a změny úmluv.

7. Komise ve spolupráci s členskými státy vypracuje a prosazuje harmonizovaný systém Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 196, 7.8.1996, s. 8.

Článek 23

Zprávy lodivodů a přístavních orgánů

1. Členské státy přijmou vhodná opatření, aby zajistily, aby jejich lodivodi doprovázející lodě do přístavů nebo z přístavů nebo působící na lodích připlouvajících do přístavu nebo při tranzitu v členském státě neprodleně informovali příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvědí o zjevných nesrovnalostech, které mohou být na újmu bezpečné plavbě lodě nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány nebo subjekty při výkonu svých běžných povinností dozvědí, že na lodi v jejich přístavu se vyskytly zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečnosti lodě nebo které představují nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán nebo subjekt daného přístavního státu.

3. Členské státy vyžadují, aby lodivodi a přístavní orgány nebo subjekty podali zprávu přinejmenším o těchto informacích, a to pokud možno v elektronické podobě:

— informace o lodi (název, číslo IMO, volací znak a vlajka),

— informace o plavbě (poslední přístav, ve kterém loď zastavila, přístav určen),

— popis zjevných nesrovnalostí zjištěných na lodi.

4. Členské státy zajistí, aby byla učiněna náležitá následná opatření, pokud jde o zjevné nesrovnalosti oznámené lodivody, přístavními orgány nebo subjekty, a provedou podrobný záznam o provedeném opatření.

5. Komise může přijmout v souladu s regulativním postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí opatření k tomuto článku, včetně harmonizace elektronického formátu a postupů pro podávání hlášení o zjevných nesrovnalostech od lodivodů, přístavních orgánů nebo subjektů a o navazujících opatřeních podniknutých členskými státy.

Článek 24

Inspekční databáze

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, vycházející z odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda.

Inspekční databáze obsahuje veškeré informace nezbytné pro zavedení systému inspekční stanoveného touto směrnicí a zahrnuje funkce uvedené v příloze XII.

2. Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby informace o skutečném čase příplutí a odplutí všech lodí vplouvajících do jejich přístavů a kotvišť, společně s identifikací dotyčného přístavu, byly zaneseny v přiměřené lhůtě do inspekční databáze prostřednictvím systému Společenství pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“, uvedeného v čl. 3 písm. s) směrnice 2002/59/ES. Jakmile členské státy zanesou tyto informace do inspekční databáze prostřednictvím „SafeSeaNet“, jsou osvobozeny od poskytování údajů v souladu s bodem 1.2 a bodem 2 písm. a) a b) přílohy XIV této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby informace týkající se inspekci prováděných v souladu s touto směrnicí byly zaneseny do inspekční databáze co nejdříve po vypracování inspekční zprávy nebo zrušení zadržení.

Členské státy zajistí, aby informace zanesené do výše uvedených inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro zveřejnění.

4. Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy může Komise získat z inspekční databáze veškeré příslušné údaje týkající se provádění této směrnice, zejména údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, u nichž má být provedena inspekce, o pohybu lodí a o inspekčních závazcích jednotlivých členských států.

Státy mají přístup ke všem informacím zaneseným do inspekční databáze, které se týkají provádění inspekčních postupů podle této směrnice.

Členskými státy a třetím státy, které jsou signatáři Pařížského memoranda, se zaručuje přístup ke všem údajům, které poskytl do inspekčních databází, a k údajům o lodích plujících pod jejich vlajkou.

Článek 25

Spolupráce

Každý členský stát zajistí, aby přístavní orgány nebo subjekty a další příslušné orgány nebo subjekty poskytl příslušnému orgánu odpovědnému za státní přístavní inspekci následující druhy informací, které mají k dispozici:

— informace oznámené v souladu s článkem 9 a přílohou III,

- informace o lodích, které neposkytly informace požadované touto směrnicí, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu⁽¹⁾, směrnicí 2002/59/ES a případně i nařízením (ES) č. 725/2004,
- informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují články 7 nebo 10 směrnice 2000/59/ES,
- informace o lodích, jimž byl odepřen vstup či které byly z důvodu bezpečnosti vykázány z přístavu,
- informace o zjevných nesrovnalostech v souladu s článkem 23.

Článek 26

Zveřejnění informací

Komise na základě odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda zpřístupní na veřejných internetových stránkách informace o inspekcích, zadrženích a odepření přístupu v souladu s přílohou XIII.

Článek 27

Zveřejnění seznamu společností s nízkou a velmi nízkou výkonností

Komise vypracuje a zveřejní na veřejných internetových stránkách informace o společnostech, jejichž výkonnost s ohledem na stanovení rizikového profilu lodě podle části I přílohy I byla po dobu tří měsíců nebo déle pokládána za nízkou.

Komise přijme regulativním postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí pravidla k tomuto článku, kterými stanoví zejména způsoby zveřejňování.

Článek 28

Náhrada nákladů

1. Pokud inspekce podle článků 13 a 14 potvrdí nebo objeví nedostatky ve vztahu k požadavkům úmluvy a opodstatňující zadržení lodě, hradí všechny náklady běžného účetního období týkající se inspekce majitel lodě nebo provozovatel nebo jeho zástupce ve státu přístavu.

2. Všechny náklady související s inspekcemi provedenými příslušnými orgány členského státu podle článku 16 a čl. 21 odst. 4 hradí majitel nebo provozovatel lodě.

3. V případě zadržení lodě nese všechny náklady týkající se zadržení v přístavu majitel nebo provozovatel lodě.

4. Zadržení nesmí být zrušeno, dokud nebyly náklady zcela uhrazeny nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka na úhradu těchto nákladů.

Článek 29

Údaje nezbytné ke sledování provádění

Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v příloze XIV ve lhůtách stanovených v uvedené příloze.

Článek 30

Sledování souladu a výkonnosti členských států

Aby se zajistilo účinné provádění této směrnice a sledování celkového fungování systému státní přístavní inspekce Společenství v souladu s čl. 2 písm. b) bodem i) nařízení (ES) č. 1406/2002, Komise shromažďuje veškeré nezbytné informace a provádí návštěvy členských států.

Článek 31

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený článkem 3 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽²⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Lhůta uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 32

Postup při provádění změn

Komise

- a) upraví přílohy, s výjimkou přílohy I, za účelem jejich přizpůsobení změnám v právních předpisech Společenství o námořní bezpečnosti, které vstoupily v platnost, úmluvách, protokolech, mezinárodních předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních organizací a změnám v Pařížském memorandu, které vstoupily v platnost;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) změni definice odkazující na úmluvy, mezinárodní protokoly, předpisy a rezoluce a právní předpisy Společenství, které jsou významné pro účely této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3.

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v článku 2 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

Článek 33

Prováděcí pravidla

Při stanovení prováděcích pravidel, na která odkazují čl. 8 odst. 4, čl. 10 odst. 3, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 4, čl. 23 odst. 5 a článek 27, postupy podle čl. 31 odst. 2 a 3 věnuje Komise zvláštní pozornost tomu, aby tato pravidla zohlednila odborné znalosti a zkušenosti získané v rámci systému inspekcí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda.

Článek 34

Sankce

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 35

Přezkum

Komise vyhodnotí uplatňování této směrnice nejpozději do 30. června 2012. Přezkum zahrne mimo jiné i splnění celkového inspekčního závazku Společenství stanoveného v článku 5, počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě, počet provedených inspekcí a dodržování ročního inspekčního závazku jednotlivými členskými státy a provádění článků 6, 7 a 8.

Závěry tohoto hodnocení sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a na jeho základě rozhodne, zda je nutné navrhnout změnu této směrnice nebo další právní předpisy v této oblasti.

Článek 36

Provádění a oznamování

1. Členské státy do 31. prosince 2010 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí.

Tyto předpisy provedou s účinkem od 1. ledna 2011.

2. Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Obsahují rovněž prohlášení, že odkazy na směrnice zrušené touto směrnicí ve stávajících právních a správních předpisech se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů přijatých v oblasti působnosti této směrnice.

4. Dále Komise pravidelně informuje Evropský parlament a Radu o pokroku při provádění této směrnice v členských státech, zejména se zaměřením na jednotné provádění inspekčního systému ve Společenství.

Článek 37

Zrušení

Směrnice 95/21/ES, ve znění směrnic uvedených v části A přílohy XV, se zrušuje s účinností ode dne 1. ledna 2011, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze XVI této směrnice.

Článek 38

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 39

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament

předseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

předseda

P. NEČAS

PŘÍLOHA I

PRVKY SYSTÉMU STÁTNÍ PŘÍSTAVNÍ INSPEKCE SPOLEČENSTVÍ

(podle článku 5)

Do systému státní přístavní inspekce Společenství budou zahrnuty tyto prvky:

I. Rizikový profil lodě

Rizikový profil lodě se určí na základě kombinace těchto obecných parametrů a parametrů vyplývajících z minulosti lodi:

1. Obecné parametry

a) Typ lodě

Osobní lodě, ropné tankery a chemické tankery, lodě přepravující plyn a lodě přepravující volně ložený náklad se považují za lodě představující vyšší riziko.

b) Stáří lodě

Lodě starší dvanácti let se považují za lodě představující vyšší riziko.

c) Výkonnost státu vlajky

i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě plující pod vlajkou státu, u nichž byl v souladu s rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO dokončen audit a případně navržena nápravná opatření, se považují za lodě představující nižší riziko. Jakmile budou přijata opatření podle čl. 10 odst. 3, stát vlajky lodě prokáže, že jsou dodržovány předpisy k provádění závazných nástrojů IMO.

d) Uznané organizace

i) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznávaných organizací, které mají nízkou či velmi nízkou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznávaných organizací, které mají vysokou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě s osvědčeními vydanými organizacemi podle podmínek nařízení (ES) č. 391/2009, se považují za lodě představující nižší riziko.

e) Výkonnost společnosti

i) Lodě patřící společnosti s nízkou či velmi nízkou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě patřící společnosti s vysokou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

2. Parametry vyplývající z minulosti lodě

- i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě, které během inspekci provedených v době stanovené v příloze II vykázaly menší počet závad, než je počet uvedený v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě, které nebyly zadrženy v době stanovené v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

Rizikové parametry se zkombinují a vzájemně zváží tak, aby se s ohledem na relativní vliv jednotlivých parametrů na celkové riziko lodí určily tyto rizikové profily lodě:

- vysoké riziko,
- standardní riziko,
- nízké riziko.

Při určování těchto rizikových profilů je kladen důraz na parametry týkající se typu lodě, výkonnosti státu vlajky, uznaných organizací a výkonnosti společnosti.

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

Pravidelné inspekce se konají v předem stanovených intervalech. Jejich četnost se určí podle rizikového profilu lodí. Interval mezi pravidelnými inspekci u vysoce rizikových lodí nepřekročí šest měsíců. Interval mezi pravidelnými inspekci u lodí s jinými rizikovými profily se prodlužuje se snižujícím se rizikem.

Členské státy provádějí pravidelné inspekce u

- každé lodí s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních šesti měsíců. Vysoce rizikové lodě jsou způsobilé pro inspekci od pátého měsíce,
- každé lodí se standardním rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 12 měsíců. Lodě představující standardní riziko jsou způsobilé pro inspekci od desátého měsíce,
- každé lodí s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 36 měsíců. Lodě představující nízké riziko jsou způsobilé pro inspekci od dvacátého čtvrtého měsíce.

2. Dodatečné inspekce

Lodě, jichž se týkají následující významné nebo neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na období, které uplynulo od jejich poslední pravidelné inspekce. Nutnost vykonat dodatečnou inspekci z důvodu neočekávaných faktorů je však ponechána na odborném uvážení inspektora.

2A. Významné faktory

U lodí, na které se vztahují následující významné faktory, se vykoná inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce:

- lodě, kterým byla od poslední inspekce ve Společenství či v oblasti Pařížského memoranda z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace,
- lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaných jiným členským státem,
- lodě, které nelze nalézt v inspekční databázi,

- lodě, které
 - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu,
 - byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod nebo
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem a tím nedodržely opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy.

2B. Neočekávané faktory

U lodí, na které se vztahují následující neočekávané faktory, se může vykonat inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o vykonání takové dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu:

- lodě, které nedodržely platné znění Doporučení o plavbě přístupovými místy do Baltského moře IMO,
- lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce ve Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda odebráno,
- lodě, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty hlásí, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou ohrozit životní prostředí podle článku 23 této směrnice,
- lodě, které nesplnily patřičné požadavky na ohlášení uvedené v článku 9 této směrnice, ve směrnici 2000/59/ES, směrnici 2002/59/ES a případně v nařízení (ES) č. 725/2004,
- lodě, jichž se týká zpráva nebo stížnost podaná velitelem lodě, členem posádky nebo kteroukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou,
- lodě, které byly zadrženy více než před třemi měsíci,
- lodě, u nichž byly nahlášeny závažné nedostatky, s výjimkou lodí, u kterých musely být nedostatky odstraněny do 14 dnů po odplutí, a nedostatků, které musely být odstraněny před odplutím,
- lodě, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným,
- lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí,
- lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko.

3. Systém výběru

3A. Inspekce lodí s prioritou I bude probíhat takto:

a) Rozšířená inspekce se provede

- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních šesti měsíců,
- u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 12 měsíců.

b) Počáteční nebo podrobná inspekce se případně provede

- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 12 měsíců.

- c) V případě významných faktorů
- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
 - se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let.
- 3B. Pokud se příslušný orgán rozhodne provést inspekci lodi s prioritou II, použije se následující postup:
- a) Rozšířená inspekce se provede
- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních pěti měsíců,
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.
- b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede
- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.
- c) V případě neočekávaných faktorů
- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
 - se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let.
-

PŘÍLOHA II

NÁVRH RIZIKOVÉHO PROFILU LODI

(podle čl. 10 odst. 2)

Obecné parametry			Profil				
			Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď s běžným rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)	
			Kritéria	Váhové body	Kritéria	Kritéria	
1	Druh lodi		Chemický tanker Plynový tanker Ropný tanker Loď převážející volně ložený náklad Osobní loď	2	ani loď s vysokým rizikem, ani loď s nízkým rizikem	Všechny druhy	
2	Stáří lodi		všechny druhy > 12 let	1		Všechna stáří	
3a	Vlajka	BGW-listina	černá – VHR, HR, M až HR	2		Bílá	
			černá – MR	1			
3b	IMO-audit		—	—		Ano	
4a	Uznaná organizace	Výkonnost	H	—		—	Vysoké
			M	—		—	—
			L	Nízká		1	—
			VL	Velmi nízká		—	—
4b	Uznaná v EU		—	—		Ano	
5	Společnost	Výkonnost	H	—	—	Vysoké	
			M	—	—	—	
			L	Nízká	2	—	
			VL	Velmi nízká	—	—	
Parametry minulosti							
6	Počet závad zazn. při insp. během předch. 36 měsíců	Závady	Nezpůsobilá	—	—	≤ 5 (a alespoň při jedné inspekci provedené za předch. 36 měsíců)	
7	Počet zadržení během předch. 36 měsíců	Zadržení	≥ 2 zadržení	1	—	Bez zadržení	

Loď s vysokým rizikovým profilem (HRS) jsou lodě, které splňují kritéria celkového počtu 5 nebo více váhových bodů.

Loď s nízkým rizikovým profilem (LRS) jsou lodě, které splňují všechna kritéria parametrů nízkého rizikového profilu.

Loď s běžným rizikovým profilem (SRS) jsou lodě, které nejsou ani loděmi HRS, ani loděmi LRS.

PŘÍLOHA III

OHLAŠOVÁNÍ

(podle čl. 9 odst. 1)

Informace, které jsou poskytovány podle čl. 9 odst. 1:

Informace uvedené níže se předkládají přístavnímu orgánu nebo orgánu či subjektu určenému pro tento účel, a to alespoň tři dny před očekávaným příplutím do přístavu či kotviště nebo před opuštěním předchozího přístavu, očekává-li se, že plavba nepotrvá déle než tři dny:

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
 - b) plánovaná doba trvání postoje v přístavu;
 - c) u tankerů:
 - i) sestava: jednoduchý trup, jednoduchý trup s oddělenými zátěžovými nádržemi, dvojitý trup,
 - ii) stav nákladních a zátěžových nádrží: plné, prázdné, inertní,
 - iii) objem a povaha nákladu;
 - d) plánované práce v přístavu či kotvišti určení (nakládka, vykládka, jiné);
 - e) plánované zákonné prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské práce, které mají být vykonány během postoje lodě v přístavu určení;
 - f) datum poslední rozšířené inspekce provedené v oblasti Pařížského memoranda.
-

PŘÍLOHA IV

SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKUMENTŮ

(podle čl. 13 odst. 1)

1. Mezinárodní výměrný list (1969).
2. — Bezpečnostní osvědčení osobní lodě,
 - Osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o udělení výjimky, případně včetně seznamu nákladu,
 - Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě.
3. Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC).
4. Záznam o trvalém přehledu.
5. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů:
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů.
6. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií:
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií.
7. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty.
8. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek.
9. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966):
 - Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky.
10. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I a II.
11. Kniha záznamů o nákladu.
12. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou.
13. Osvědčení nebo jiné dokumenty požadované v souladu s ustanoveními STCW 78/95.
14. Lékařská osvědčení (viz Úmluva ILO č. 73 o lékařských vyšetřeních námořníků).
15. Tabulka úprav pracovního režimu na palubě (ILO č. 180 a STCW 78/95).
16. Záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků (ILO č. 180).
17. Informace o stabilitě.
18. Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS 74, kapitola IX).
19. Osvědčení o síle lodního trupu a o strojním zařízení vydaná příslušnou uznanou organizací (vyžadováno pouze, je-li loď klasifikována uznanou organizací).

20. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci.
21. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo.
22. Zvláštní seznam nebo prohlášení o nebezpečných věcech nebo podrobný nákladový plán.
23. Lodní deník se zřetelem na záznamy zkoušek a cvičení včetně bezpečnostních cvičení a kniha pro zápis inspekci a údržby záchranných prostředků a zařízení a požárních prostředků a zařízení.
24. Bezpečnostní osvědčení lodě pro zvláštní účely.
25. Bezpečnostní osvědčení pro mobilní mořské vrtací jednotky.
26. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
27. Poplachový rozpis, protipožární plán, a v případě osobní lodě plán kontroly poškození.
28. Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropou.
29. Archiv zpráv o prohlídkách (v případě lodí na přepravu hromadných nákladů a v případě tankových lodí).
30. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
31. V případě osobních lodí typu ro-ro informace o maximálním podílu A/A.
32. Doklad o povolení pro přepravu obilí.
33. Příručka pro zabezpečení nákladu.
34. Plán likvidace odpadků a kniha záznamů o odpadcích.
35. Systém podkladů pro rozhodování velitelů osobních lodí.
36. Plán spolupráce SAR pro osobní lodě plující po pravidelných trasách.
37. Seznam provozních omezení pro osobní lodě.
38. Knížka pro přepravu volně loženého nákladu.
39. Plán nakládky a vykládky pro přepravce volně loženého nákladu.
40. Osvědčení o pojištění nebo jakákoli jiná finanční záruka za občanskoprávní odpovědnost za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992).
41. Osvědčení požadovaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky ⁽¹⁾.
42. Osvědčení požadované podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod ⁽²⁾.
43. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ovzduší.
44. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění odpadními vodami.

⁽¹⁾ Viz strana 128 v tomto čísle Úředního věstníku.

⁽²⁾ Viz strana 24 v tomto čísle Úředního věstníku.

PŘÍLOHA V

PŘÍKLADY „ZŘEJMÝCH DŮVODŮ“

(podle čl. 13 odst. 3)

A. Příklady zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci

1. Lodě uvedené v oddílu II bodu 2A a 2B přílohy I.
2. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.
3. Během prohlídky osvědčení a ostatní dokumentace byly objeveny nepřesnosti.
4. Vyskytly se známky toho, že členové posádky nejsou schopni splnit požadavky týkající se dorozumívání na lodi podle článku 18 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků⁽¹⁾.
5. Průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo držitel průkazu způsobilosti není osoba, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
6. Velitel, důstojník či řadový námořník na lodi má v držení průkaz způsobilosti vydaný zemí, která neratifikovala STCW 78/95.
7. Doklady o nákladových a ostatních operacích nejsou bezpečně vedeny nebo nejsou v souladu se směrnicemi IMO, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních tanků je nad předepsanou maximální úroveň.
8. Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
9. Chybí aktualizovaný poplachový rozpis, nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění lodě.
10. Po vyslání falešných nouzových signálů nenásleduje odpovídající postup pro jejich zrušení.
11. Chybí základní vybavení nebo zařízení vyžadované úmluvami.
12. Na lodi jsou nevyhovující hygienické podmínky.
13. Obecný dojem a výsledky zkoumání inspektora umožňují shledat, že existují závažná poškození nebo závady lodního trupu nebo lodní konstrukce, které mohou ohrožovat konstrukční nebo vodotěsnou neporušenost lodě nebo její schopnost vzdorovat počasí.
14. Informace nebo doklad o tom, že velitel nebo posádka nejsou obeznámeni se zásadními činnostmi lodě vztahujícími se k bezpečnosti lodě nebo zabránění znečištění, nebo že tyto činnosti nejsou prováděny.
15. Chybějící tabulka úprav pracovního režimu na palubě a chybějící záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků.

B. Příklady zřejmých důvodů pro kontrolu bezpečnostních aspektů lodí

1. Inspektor může určit zřejmé důvody pro další kontrolní bezpečnostní opatření během počáteční státní přístavní inspekce, např.:
 - 1.1 ISSC není platné či vypršelo.
 - 1.2 Loď je na nižší bezpečnostní úrovni než přístav.
 - 1.3 Nebyla provedena cvičení týkající se bezpečnosti lodí.
 - 1.4 Záznamy z alespoň posledních deseti rozhraní loď/přístav nebo loď/loď jsou neúplné.
 - 1.5 Důkazy nebo pozorování, že spolu hlavní členové posádky nedokáží komunikovat.
 - 1.6 Důkazy potvrzující, že v bezpečnostních systémech existují vážné závady.

(1) Úř. věst. L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7 Informace od třetích stran, např. zpráva či stížnost týkající se informací o bezpečnosti.
 - 1.8 Loď má v držení následně vydané prozatímní Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) a podle odborného posudku inspektora je jedním z důvodů, proč loď či společnost o takové osvědčení žádá, že se chce vyhnout plnému dodržení úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI-2 a části A předpisu ISPS po uplynutí doby platnosti prozatímního osvědčení. Část A předpisu ISPS upřesňuje okolnosti, za nichž lze vydat prozatímní osvědčení.
 2. Pokud se jedná o zřejmé důvody, jak jsou popsány výše, inspektor neprodleně informuje příslušný bezpečnostní orgán (pokud inspektor není rovněž řádně oprávněným bezpečnostním úředníkem). Příslušný bezpečnostní orgán poté rozhodne, jaká další kontrolní opatření jsou nezbytná, přičemž zohlední bezpečnostní úroveň v souladu s pravidlem 9 kapitoly XI úmluvy SOLAS 74.
 3. Jiné zřejmé důvody, než jaké jsou uvedeny výše, jsou záležitostí řádně oprávněného bezpečnostního úředníka.
-

PŘÍLOHA VI

POSTUPY PŘI INSPEKCI LODÍ

(podle čl. 15 odst. 1)

Příloha 1 „Postupy státní přístavní inspekce“ Pařížského memoranda a tyto instrukce Pařížského memoranda v aktualizovaném znění:

- Instrukce 33/2000/02: Provozní inspekce na trajektových a osobních lodích,
 - Instrukce 35/2002/02: Pokyny pro inspektora státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se elektronických map,
 - Instrukce 36/2003/08: Pokyny pro inspekci pracovních a životních podmínek,
 - Instrukce 37/2004/02: Pokyny pro PSCO týkající se STCW 78/95 v platném znění,
 - Instrukce 37/2004/05: Pokyny pro inspekci počtu hodin práce a odpočinku,
 - Instrukce 37/2004/10: Pokyny pro PSCO týkající se bezpečnostních otázek,
 - Instrukce 38/2005/02: Pokyny pro kontrolu záznamníků cestovních údajů o plavbě (VDR) prováděnou PSCO,
 - Instrukce 38/2005/05: Pokyny týkající se přílohy I úmluvy MARPOL 73/78,
 - Instrukce 38/2005/07: Pokyny týkající se inspekce systému hodnocení stavu (CAS) ropných tankerů s jednoduchým trupem,
 - Instrukce 39/2006/01: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (předpis ISM),
 - Instrukce 39/2006/02: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se inspekce globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému (GMDSS),
 - Instrukce 39/2006/03: Optimalizace kontrolního seznamu zákazů a oznámení,
 - Instrukce 39/2006/10: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se kontroly zátěžových nádrží a simulace výpadku hlavní dodávky elektrické energie (zkouška vypnutí),
 - Instrukce 39/2006/11: Pokyny pro kontrolu konstrukce lodí převážejících volně ložený náklad,
 - Instrukce 39/2006/12: Kodex správných postupů pro inspektory státní přístavní inspekce,
 - Instrukce 40/2007/04: Kritéria pro posuzování odpovědnosti prováděné uznanými organizacemi,
 - Instrukce 40/2007/09: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se souladu s přílohou VI úmluvy MARPOL 73/78.
-

PŘÍLOHA VII

ROZŠÍŘENÁ INSPEKCE LODÍ**(podle článku 14)**

Rozšířená inspekce se týká zejména celkového stavu těchto rizikových oblastí:

- dokumentace,
- stav konstrukce,
- odolnost vůči povětrnostním vlivům,
- nouzové systémy,
- rádiová komunikace,
- manipulace s nákladem,
- požární bezpečnost,
- poplašná zařízení,
- pracovní a životní podmínky,
- navigační zařízení,
- záchranné prostředky,
- nebezpečné věci,
- hnací a pomocné zařízení,
- prevence znečištění.

S výhradou jejich praktické proveditelnosti nebo jakýchkoli omezení týkajících se bezpečnosti osob, lodě nebo přístavu rozšířená inspekce navíc zahrnuje prověření zvláštních položek rizikových oblastí v závislosti na druhu plavidla podrobeného inspekci stanoveného v souladu s čl. 14 odst. 3.

PŘÍLOHA VIII

**USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ A KOTVIŠŤ V RÁMCI SPOLEČENSTVÍ
(podle článku 16)**

1. Jsou-li podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je daná loď potřetí zadržena, písemně informuje velitele lodi, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.
2. Příslušný orgán zašle kopii příkazu k odepření přístupu správnímu orgánu státu vlajky, příslušné uznané organizaci, ostatním členským státům a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
3. Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. K této žádosti musí být přiložen dokument správy státu vlajky, vydaný po návštěvě řádně oprávněného inspektora na palubě, který uvádí, že daná loď plně odpovídá platným ustanovením úmluv. Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
4. K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být případně přiložen také dokument klasifikační společnosti, která tuto loď po návštěvě inspektora z klasifikační společnosti na palubě klasifikovala, z něž vyplývá, že tato loď odpovídá normám této klasifikační třídy stanoveným touto společností. Klasifikační společnost poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
5. Příkaz k odepření přístupu lodě do přístavu může být zrušen jen po uplynutí lhůty uvedené v článku 16 této směrnice a po opětovné inspekci lodě v dohodnutém přístavu.

Jestliže se dohodnutý přístav nachází v členském státě, může příslušný orgán tohoto státu na žádost příslušného orgánu, který vydal příkaz k odepření přístupu, povolit uvedené lodi, aby vplula do dohodnutého přístavu za účelem provedení opětovné inspekce. V takových případech nebude v přístavu manipulováno s nákladem, dokud nebude zrušen příkaz k odepření přístupu.

6. Pokud zadržení, jež vedlo k vydání příkazu k odepření přístupu, zahrnovalo závady ve struktuře lodi, příslušný orgán, který vydal příkaz k odepření přístupu, může vyžadovat, aby určité prostory, včetně nákladových prostorů a nádrží, byly zpřístupněny k přezkoumání během opětovné inspekce.
7. Opětovnou inspekci provede příslušný orgán členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu, nebo příslušný orgán v přístavu určený po dohodě s příslušným orgánem členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. Příslušný orgán může vyžadovat, aby opětovná inspekce byla ohlášena až 14 dní předem. Tomuto členskému státu se předloží uspokojivé důkazy o tom, že loď zcela splňuje platné požadavky úmluv.
8. Opětovná inspekce spočívá v rozšířené inspekci, která musí zahrnout alespoň odpovídající položky přílohy VII.
9. Všechny náklady této rozšířené inspekce nese majitel nebo provozovatel lodě.
10. Jestliže výsledky rozšířené inspekce uspokojují členský stát v souladu s přílohou VII, je příkaz k odepření přístupu zrušen a společnost lodě je o tom písemně informována.
11. Příslušný orgán své rozhodnutí písemně oznámí také správnímu orgánu státu vlajky, dotyčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán musí rovněž neprodleně aktualizovat inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
12. Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů v rámci Společenství, musejí být k dispozici v inspekční databázi a musejí být zveřejněny podle článku 26 a přílohy XIII.

PŘÍLOHA IX

ZPRÁVA O INSPEKCI

(podle článku 17)

Zpráva o inspekci musí obsahovat alespoň níže uvedené body.

I. Obecně

1. Příslušný orgán, který tuto zprávu vypracoval.
2. Datum a místo provedení inspekce.
3. Jméno lodě podrobené inspekci.
4. Vlajka.
5. Typ lodě (jak je uveden v osvědčení o řízení bezpečnosti).
6. Identifikační číslo IMO.
7. Volací značka.
8. Hrubá prostornost (RT).
9. Celková nosnost (přichází-li v úvahu).
10. Rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě.
11. Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, jakož i jiné organizace, které vydaly pro tuto loď klasifikační osvědčení, jestliže bylo vydáno.
12. Uzananá organizace nebo uznané organizace nebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s příslušnými úmluvami v zastoupení státu vlajky.
13. Jméno a adresa společnosti nebo provozovatele lodi.
14. Jméno a adresa nájemce odpovídajícího za výběr lodě a typ pronájmu v případě, že loď přepravuje hromadné kapalné nebo hromadné pevné náklady.
15. Konečné datum vypracování zprávy o inspekci.
16. Zmínka v tom smyslu, že podrobné informace o inspekci nebo zadržení mohou podléhat zveřejnění.

II. Informace o inspekci

1. Osvědčení vydaná v rámci uplatňování příslušných úmluv orgánem nebo organizací, která vydala dané (daná) osvědčení, včetně dne vydání a dne pozbytí účinnosti.
2. Části nebo prvky lodě, které byly podrobeny inspekci (v případě podrobné nebo rozšířené inspekce).
3. Přístav a datum poslední průběžné, výroční nebo obnovené prohlídky a název organizace, která tuto prohlídku provedla.
4. Typ inspekce (inspekce, podrobná inspekce, rozšířená inspekce).
5. Povaha závad.
6. Přijatá opatření.

III. Doplnkové informace v případě zadržení

1. Datum příkazu k zadržení.
 2. Datum zrušení příkazu k zadržení.
 3. Povaha závad opravňujících k vydání příkazu k zadržení (případné odkazy na úmluvy).
 4. V náležitých případech informace o tom, zda uznaná organizace nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení.
 5. Přijatá opatření.
-

PŘÍLOHA X

KRITÉRIA PRO ZADRŽENÍ LODI

(podle čl. 19 odst. 3)

ÚVOD

Pro určení, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané loď, použije inspektor kritéria uvedená níže v bodech 1 a 2.

Bod 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené loď (viz čl. 19 odst. 4).

Náhodné poškození při plavbě lodi do přístavu není důvodem k zadržení, pokud

- a) jsou patřičně dodržovány požadavky obsažené v pravidle I/11 písm. c) úmluvy SOLAS 74, pokud se týká oznámení správnímu orgánu státu vlajky, určenému inspektorovi nebo uznané organizaci odpovídající za vydání příslušného osvědčení;
- b) před vplutím do přístavu velitel loď nebo majitel loď poskytne orgánu státní přístavní inspekce údaje o okolnostech nehody a o způsobeném poškození a informace o nezbytném ohlášení správnímu orgánu státu vlajky;
- c) jsou přijata vhodná nápravná opatření podle požadavku orgánu a
- d) orgán se poté, co mu bylo ohlášeno dokončení oprav, ujistí, že byly opraveny závady, které byly zřejmým ohrožením bezpečnosti, zdraví nebo životního prostředí.

1. **Hlavní kritéria**

Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

Časový rozvrh:

Loď nezpůsobilé pokračovat v plavbě po moři musí být zadrženy po první inspekci bez ohledu na to, jak dlouho zůstane loď v přístavu.

Kritérium:

Loď je zadržena, jestliže jsou závady natolik závažné, že vyžadují, aby se inspektor vrátil a přesvědčil se, zda byly závady odstraněny před odplutím loď.

To, že inspektor považuje za nezbytné vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Vychází se z toho, že orgán musí určitým způsobem ověřit, nejlépe další návštěvou, že závady byly před odjezdem loď odstraněny.

2. **Použitelnost hlavních kritérií**

Při rozhodování o tom, zda závady zjištěné na lodi jsou závažné natolik, aby opravňovaly k zadržení loď, posoudí inspektor, zda:

1. loď má odpovídající a platnou dokumentaci;
2. loď má posádku požadovanou v dokladu o minimálním bezpečném obsazení posádkou.

Během inspekce musí inspektor navíc zhodnotit, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;
4. bezpečně manipulovat s nákladem, bezpečně jej přepravovat a kontrolovat podmínky jeho přepravy;

5. bezpečně obsluhovat stroje;
6. udržovat patřičný chod a řízení lodě;
7. účinně bojovat proti požáru v kterékoliv části lodě, bude-li to zapotřebí;
8. urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu;
9. zabránit znečištění životního prostředí;
10. udržovat dostatečnou stabilitu;
11. udržovat neporušení vodotěsnosti;
12. navazovat spojení v nesnázích;
13. zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi;
14. v případě nehody poskytovat co nejvíce informací.

Je-li odpověď na kteroukoli z uvedených položek záporná při uvážení všech zjištěných nedostatků, musí být zváženo zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. Inspektorovi je nápomocen při uplatňování těchto hlavních zásad seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, považovaných za závažné do té míry, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam nepovažuje za vyčerpávající.

3.1 *Obecně*

Chybějící platná osvědčení a dokumenty požadované příslušnými právními nástroji. Nicméně lodi plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou příslušné úmluvy nebo neuplatňuje jiné příslušné právní nástroje, nejsou oprávněné mít osvědčení stanovená úmluvami nebo jinými příslušnými právními nástroji. Proto nepřítomnost požadovaných osvědčení sama o sobě nezakládá důvod k zadržení těchto lodí. Při uplatňování ustanovení o „nikoli příznivějším zacházení“ je však před odplutím lodě požadována podstatná shoda s požadavky.

3.2 *Oblasti podle úmluvy SOLAS 74*

1. Porucha řádného fungování pohonu lodě a ostatního hlavního strojního zařízení, stejně jako elektrických zařízení.
2. Nedostatečná čistota stroje, nadměrné množství směsi mazadel a vody v podpalubích, izolace trubek včetně výfukového potrubí ve strojně znečištěna mazadly, nesprávná činnost a uspořádání podpalubních čerpadel.
3. Porucha řádné činnosti nouzového generátoru, osvětlení, baterií a spínačů.
4. Porucha řádné činnosti hlavního a pomocného řídicího zařízení lodě.
5. Nepřítomnost, nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení.
6. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení systému zjišťování požáru, požárních hlásičů, protipožárního vybavení, pevných zařízení k likvidaci požárů, ventilačních průduchů, požárních sprch, rychle se uzavírajících zařízení do té míry, že nemohou vyhovovat určenému použití.
7. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo porucha řádné činnosti protipožární ochrany nákladní paluby na tankerech.
8. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné porušení světel, sestav pro signalizaci a zvukových signálů.
9. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti rádiového zařízení pro tísňová volání a spojení v případě bezpečnostních událostí.

10. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti navigačního zařízení s ohledem na pravidlo SOLAS 74 V/16.2.
11. Nepřítomnost opravených navigačních map nebo všech ostatních příslušných publikací pro plavbu nezbytných pro plánovanou plavbu s ohledem na to, že jako náhražka map může být použit systém elektronického zobrazování mapy a informací (ECDIS) schváleného typu.
12. Nepřítomnost nejjiskřící výfukové ventilace čerpadel v nákladních prostorech.
13. Závažné závady v provozních požadavcích, jak je popsáno v oddíle 5.5 přílohy 1 Pařížského memoranda.
14. Počet, složení nebo kvalifikace posádky neodpovídá dokladu o bezpečném obsazení posádkou.
15. Neprovádění programu rozšířených inspekcí podle úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI pravidla 2.

3.3 Oblasti podle předpisu IBC

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti, nebo chybějící informace o nákladu.
2. Chybějící nebo poškozená bezpečnostní vysokotlaká zařízení.
3. Elektrická zařízení nejsou vnitřně bezpečná nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
4. Zdroje vznícení na ohrožených místech.
5. Porušení zvláštních požadavků.
6. Překročení nejvyššího povoleného množství nákladu na jednu nádrž.
7. Nedostatečná tepelná ochrana citlivých produktů.

3.4 Oblasti podle předpisu IGC

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti, nebo chybějící informace o nákladu.
2. Chybějící uzavírací zařízení v prostorech ubytovacích a obslužných.
3. Přepážky nejsou plynotěsné.
4. Vadné vzduchové uzávěry.
5. Chybějící nebo vadné rychle se uzavírající ventily.
6. Chybějící nebo vadné bezpečnostní ventily.
7. Elektrické instalace nejsou vnitřně bezpečné nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
8. Ventilátory v nákladním prostoru nejsou schopné provozu.
9. Tlaková poplašná zařízení pro nákladní nádrže nejsou schopná provozu.
10. Zařízení na zjišťování plynů a toxických plynů jsou vadná.
11. Pro dopravu látek, které mají být utlumovány, chybí platné osvědčení o inhibitorech.

3.5 Oblasti podle LL 66

1. Značné plochy poškození nebo koroze nebo důlkové koroze lodní obšívky a s tím související výztuže palub a trupu, což ovlivňuje schopnost plavby po moři nebo možnost přibírat místní náklad, pokud nejsou provedeny řádné dočasné opravy pro cestu do přístavu s možností trvalých oprav.

2. Rozpoznaný případ nedostatečné stability.
 3. Nepřítomnost nebo nedostatečné a nespolehlivé informace ve schválené formě, které rychle a jednoduše umožňují veliteli lodě zajistit nakládání a zátěž lodě tak, aby byla udržena bezpečnostní mez stability ve všech etapách a při měnících se podmínkách cesty a aby se zabránilo nepřijatelnému namáhání struktury lodě.
 4. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo závada uzavíracího zařízení, systému uzavírání lodních poklopů a vodotěsných dveří.
 5. Přetížení.
 6. Absence značky ponoru nebo nečitelnost značky ponoru.
- 3.6 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy I*
1. Nepřítomnost, vážné narušení nebo porucha řádné činnosti zařízení čištění ropou znečištěné vody, systému zaznamenávajícího a kontrolujícího vypouštění ropy nebo uspořádání poplachového systému 15 ppm.
 2. Zbývající kapacita nádrže na odpadový a znečištěný olej nedostačuje pro určenou cestu.
 3. Není k dispozici kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami.
 4. Je připevněno neschválené vedení výpusti.
 5. Složka zpráv o prohlídkách chybí nebo neodpovídá pravidlu 13G odst. 3 písm. b) MARPOL 73/78.
- 3.7 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy II*
1. Nepřítomnost příručky P&A.
 2. Náklad není rozdělen podle kategorií.
 3. Není k dispozici kniha o nákladu.
 4. Jsou dopravovány olejovité látky, aniž by byly splněny příslušné požadavky nebo bylo příslušně pozměněno osvědčení.
 5. Je připevněno neschválené vedení výpusti.
- 3.8 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy V*
1. Nepřítomnost plánu nakládání s odpady.
 2. Nepřítomnost knihy záznamů o odpacích.
 3. Zaměstnanci lodě nejsou seznámeni s požadavky na odstraňování/likvidaci odpadků obsaženými v plánu nakládání s odpady.
- 3.9 *Oblasti podle STCW 78/95 a směrnice 2008/106/ES*
1. Námořník, který musí mít průkaz způsobilosti, jej nemá ani nemá povolenu výjimku z této povinnosti, ani nepředložil doklad o tom, že žádost o potvrzení průkazu způsobilosti byla podána u správy státu vlajky.
 2. Důkaz o tom, že průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo že držitel průkazu způsobilosti není osobou, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
 3. Nejsou dodrženy požadavky správy státu vlajky na bezpečné obsazení posádkou.
 4. Systém palubní a strojní strážní služby neodpovídá požadavkům, které jsou předepsány pro loď správy státu vlajky.

5. Pro výkon strážní služby chybí osoba, která získala způsobilost k obsluze základního zařízení pro bezpečnou navigaci, pro bezpečnou rádiovou komunikaci nebo zabránění znečištění moře.
6. Není poskytnut důkaz o odborné schopnosti námořníků plnit přidělené povinnosti s ohledem na bezpečnost lodě a zabránění znečištění.
7. Neschopnost zajistit první strážní službu při zahájení plavby a následné vystřídání strážní služby osobami, které měly dostatečný odpočinek a jsou jinak způsobilé k výkonu strážní služby.

3.10 Oblasti podle úmluvy MOP

1. Nedostatek potravin na cestu do příštího přístavu.
2. Nedostatek pitné vody na cestu do příštího přístavu.
3. Nepřiměřeně nehygienické podmínky na lodi.
4. Na lodi plující v oblastech, kde mohou být teploty extrémně nízké, není vytápění v nástavbě.
5. Nedostatečná ventilace v ubytovacích prostorech lodí.
6. Nadměrné množství odpadků, překážející zařízení nebo náklad nebo jiné okolnosti jsou příčinou nebezpečného stavu v průchodech a ubytovacích prostorech.
7. Zřejmé důkazy o tom, že zaměstnanci držící hlídku či jiní zaměstnanci ve službě na první hlídce či na následných hlídkách jsou unavení.

3.11 Oblasti, které nemusí odůvodňovat zadržení, ale kde například musí být dočasně pozastavena manipulace s nákladem

Porucha řádné činnosti nebo údržby systému inertních plynů, řízení týkajícího se nákladu nebo strojního zařízení jsou považovány za dostatečné důvody k zastavení manipulace s nákladem.

PŘÍLOHA XI

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO INSPEKTORY

(podle čl. 22 odst. 1 a 5)

1. Inspektoři musejí mít náležitě teoretické znalosti a praktické zkušenosti s loděmi a jejich provozem. Musejí být kvalifikováni pro prosazování požadavků úmluv a souvisejících postupů státní přístavní inspekce. Tyto znalosti a kvalifikace pro prosazování mezinárodních požadavků a požadavků Společenství musejí být získány prostřednictvím zdokumentovaných školicích programů.
2. Inspektor musí alespoň
 - a) mít vhodnou kvalifikaci od námořního úřadu či plavebního orgánu a náležitě námořní zkušenosti jako osvědčený lodní důstojník, který má nebo měl v držení platné osvědčení o způsobilosti STCW II/2 nebo III/2, nebo
 - b) mít vykonanou zkoušku uznanou příslušným orgánem jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let nebo
 - c) mít odpovídající univerzitní diplom nebo řádné školení a být vyškolen a kvalifikován jako inspektor lodní bezpečnosti.
3. Inspektor musí
 - ukončit minimálně jeden rok služby jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami nebo se podílet na monitorovací činnosti uznávaných organizací, kterým byly svěřeny úkoly ze zákona, nebo
 - získat odpovídající kvalifikaci absolvováním alespoň jednoleté odborné přípravy v terénu za účasti na inspekcích prováděných v rámci státní přístavní inspekce pod vedením zkušených úředníků státní přístavní inspekce.
4. Inspektoři uvedení v odst. 2 písm. a) musí získat námořní praxi v rozsahu nejméně 5 let včetně období služby na moři jako palubní či strojní důstojníci nebo jako inspektor státní přístavní inspekce či jako jeho asistent. Tato praxe zahrnuje dobu nejméně dvou let na moři jako palubní důstojník nebo strojní důstojník.
5. Inspektoři musejí být schopni komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyce nejobvykleji používaném na moři.
6. Inspektory nesplňující výše uvedená kritéria lze rovněž uznat, pokud jsou zaměstnáni orgánem členského státu příslušným pro státní přístavní inspekci ke dni přijetí této směrnice.
7. Pokud inspektoři státní přístavní inspekce provádějí v členském státě inspekce uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2, mají mít vhodnou kvalifikaci, jež zahrnuje dostatečné teoretické a praktické zkušenosti v oblasti námořní bezpečnosti. To obvykle předpokládá
 - a) dobré porozumění otázkám námořní bezpečnosti a způsobům, jakým se tyto otázky promítají do kontrolovaných operací;
 - b) dobré odborné znalosti bezpečnostních technologií a bezpečnostních postupů;
 - c) znalosti zásad, postupů a technik provádění inspekce;
 - d) odbornou znalost kontrolovaných činností.

PŘÍLOHA XII

FUNKCE INSPEKČNÍ DATABÁZE

(podle čl. 24 odst. 1)

1. Inspekční databáze zahrnuje alespoň tyto funkce:
 - zahrnuje inspekční údaje členských států a všech signatářů Pařížského memoranda,
 - poskytuje údaje o rizikovém profilu lodě a o lodích, u nichž má být provedena inspekce,
 - vyjmenovává inspekční závazky pro jednotlivé členské státy,
 - obsahuje bílou, jakož i černou a šedou listinu států vlajky podle čl. 16 odst. 1,
 - obsahuje údaje o výkonech společností,
 - určuje položky v rizikových oblastech, které mají být kontrolovány při každé inspekci.
 2. Inspekční databáze musí mít možnost přizpůsobit se budoucímu vývoji a být propojená s jinými databázemi Společenství o námořní bezpečnosti, včetně SafeSeaNet, které poskytují údaje o skutečném počtu lodí vplouvajících do přístavů členských států, a případně i s příslušnými vnitrostátními informačními systémy.
 3. V inspekční databázi se vytvoří hypertextový odkaz na informační systém Equasis. Členské státy přijmou podpůrná opatření, aby inspektoři konzultovali veřejné i soukromé databáze týkající se inspekce lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému Equasis.
-

PŘÍLOHA XIII

**ZVEŘEJNĚNÍ INFORMACÍ O INSPEKČÍCH, ZADRŽENÍCH A ODEPŘENÍCH PŘÍSTUPU V PŘÍSTAVECH
A KOTVIŠTÍCH ČLENSKÝCH STÁTŮ****(podle článku 26)**

1. Informace zveřejněné podle článku 26 musejí zahrnovat toto:
 - a) jméno lodě;
 - b) identifikační číslo IMO;
 - c) typ lodě;
 - d) hrubou prostornost (RT);
 - e) rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě;
 - f) jméno a adresu společnosti lodě;
 - g) u lodí přepravujících hromadné kapalně nebo hromadné pevné náklady jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr lodě a typ pronájmu;
 - h) stát vlajky;
 - i) osvědčení a zákonná osvědčení vydaná v souladu s příslušnými úmluvami a orgán či organizaci, které daná osvědčení vydaly, včetně data vydání osvědčení a data pozbytí platnosti;
 - j) přístav a datum poslední průběžné nebo výroční prohlídky pro osvědčení uvedená v písmeni i) a název orgánu či organizace, které tuto prohlídku provedly;
 - k) datum, zemi, přístav zadržení.
 2. U lodí, které byly zadrženy, musejí informace zveřejněné v souladu s článkem 26 rovněž zahrnovat tyto údaje:
 - a) počet zadržení během předchozích 36 měsíců;
 - b) datum zrušení zadržení;
 - c) počet dní trvání zadržení;
 - d) důvody zadržení, vyjádřené jasně a výslovně;
 - e) v náležitých případech informace o tom, zda uznaná organizace, která prohlídku provedla, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení;
 - f) popis opatření přijatých v případě lodě, které bylo povoleno pokračovat v plavbě do nejbližší vhodné opravárenské loděnice;
 - g) jestliže byl loď odepřen přístup do kteréhokoli přístavu nebo kotviště v rámci Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně.
-

PŘÍLOHA XIV

ÚDAJE POSKYTOVANÉ V SOUVISLOSTI SE SLEDOVÁNÍM PROVÁDĚNÍ
(podle článku 29)

1. Členské státy poskytují každoročně nejpozději do 1. dubna Komisi níže uvedené údaje za předchozí rok.

1.1 Počet inspektorů působících v jejich zastoupení v rámci státní přístavní inspekce.

Tyto údaje musejí být sdělovány Komisi s použitím tabulky podle tohoto vzoru ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Přístav/oblast	Počet inspektorů pracujících na plný pracovní úvazek (A)	Počet inspektorů pracujících na částečný pracovní úvazek (B)	Přechod (B) na plný pracovní úvazek (C)	Celkem (A+C)
Přístav X/nebo oblast X ...				
Přístav Y/nebo oblast Y ...				
CELKEM				

1.2 Celkový počet jednotlivých lodí, které vpluly do jejich přístavů na vnitrostátní úrovni. Tento počet bude tvořen počtem lodí, na které se vztahuje tato směrnice, které vpluly do jejich přístavů na vnitrostátní úrovni a byly počítány pouze jednou.

2. Členské státy musejí

a) předkládat Komisi každých šest měsíců seznam vplutí do přístavů u jednotlivých lodí, kromě plavidel pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy, které přípluly do jejich přístavů či oznámily přístavnímu orgánu nebo subjektu příjezd ke kotvišti, u každého pohybu lodí s uvedením jejich identifikačního čísla IMO a dne příjezdu a přístavu. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace. Tento seznam se poskytne do čtyř měsíců od konce období, s nímž dané údaje souvisejí,

a

b) předložit Komisi oddělené seznamy plavidel služeb pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy uvedených v písmenu a), a to nejpozději do šesti měsíců po provedení této směrnice a poté vždy, kdy v těchto službách dojde ke změnám. Seznam bude u každé lodě uvádět její identifikační číslo IMO, její název a trasu její plavby. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace.

⁽¹⁾ Pokud inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce představují jen část práce inspektorů, je nutno převést celkový počet inspektorů na počet rovnající se počtu inspektorů s plným pracovním úvazkem. Pokud tentýž inspektor pracuje ve více než jednom přístavu či více než jedné zeměpisné oblasti, musí se za každý přístav započítat odpovídající část pracovního úvazku.

⁽²⁾ Tyto údaje musejí být předkládány na celostátní úrovni a za každý přístav daného členského státu. Pro účel této přílohy se přístavem rozumí jednotlivý přístav nebo zeměpisná oblast, který nebo kterou má na starosti inspektor nebo tým inspektorů a která případně zahrnuje i několik jednotlivých přístavů.

PŘÍLOHA XV

Část A

**Zrušená směrnice a její následné změny
(podle článku 37)**

Směrnice Rady 95/21/ES
(Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1)

Směrnice Rady 98/25/ES
(Úř. věst. L 133, 7.5.1998, s. 19)

Směrnice Komise 98/42/ES
(Úř. věst. L 184, 27.6.1998, s. 40)

Směrnice Komise 1999/97/ES
(Úř. věst. L 331, 23.12.1999, s. 67)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/106/ES
(Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 17)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES
(Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53)

pouze článek 4

ČÁST B

**Seznam lhůt pro provedení ve vnitrostátním právu
(podle článku 37)**

Směrnice	Lhůta pro provedení ve vnitrostátním právu
Směrnice 95/21/ES	30. červen 1996
Směrnice 98/25/ES	30. červen 1998
Směrnice 98/42/ES	30. září 1998
Směrnice 1999/97/ES	13. prosinec 2000
Směrnice 2001/106/ES	22. červenec 2003
Směrnice 2002/84/ES	23. listopad 2003

PŘÍLOHA XVI

Srovnávací tabulka
(podle článku 37)

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
Článek 1 návětí	Článek 1 návětí
Čl. 1 první odrážka	Čl. 1 písm. a)
Čl. 1 druhá odrážka	Čl. 1 písm. b)
–	Čl. 1 písm. c)
Článek 2 návětí	Článek 2 návětí
Čl. 2 odst. 1 návětí	Čl. 2 odst. 1 návětí
Čl. 2 odst. 1 první odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 2 odst. 1 druhá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. b)
Čl. 2 odst. 1 třetí odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. c)
Čl. 2 odst. 1 čtvrtá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. d)
Čl. 2 odst. 1 pátá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. e)
Čl. 2 odst. 1 šestá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. f)
Čl. 2 odst. 1 sedmá odrážka	Čl. 2 odst. 1. písm. g)
Čl. 2 odst. 1 osmá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. h)
Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2
–	Čl. 2 odst. 3
–	Čl. 2 odst. 4
Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 5
Čl. 2 odst. 4	–
–	Čl. 2 odst. 6
–	Čl. 2 odst. 7
Čl. 2 odst. 5	Čl. 2 odst. 8
–	Čl. 2 odst. 9
–	Čl. 2 odst. 10
Čl. 2 odst. 6	Čl. 2 odst. 11
Čl. 2 odst. 7	Čl. 2 odst. 12
Čl. 2 odst. 8	Čl. 2 odst. 13
–	Čl. 2 odst. 14
Čl. 2 odst. 9	Čl. 2 odst. 15
–	Čl. 2 odst. 16
Čl. 2 odst. 10	Čl. 2 odst. 17
–	Čl. 2 odst. 18
–	Čl. 2 odst. 19

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Čl. 2 odst. 20
–	Čl. 2 odst. 21
–	Čl. 2 odst. 22
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec	Čl. 3 odst. 1 první pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 třetí pododstavec
Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 3 odst. 1 čtvrtý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 pátý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 šestý pododstavec
Čl. 3 odst. 2 až 4	Čl. 3 odst. 2 až 4
–	Čl. 4 odst. 1
Článek 4	Čl. 4 odst. 2
Článek 5	–
–	Článek 5
–	Článek 6
–	Článek 7
–	Článek 8
–	Článek 9
–	Článek 10
–	Článek 11
–	Článek 12
Čl. 6 odst. 1 návětí	–
–	Čl. 13 bod 1 návětí
Čl. 6 odst. 1 písm. a)	Čl. 13 bod 1 písm. a)
–	Čl. 13 bod 1 písm. b)
Čl. 6 odst. 1 písm. b)	Čl. 13 bod 1 písm. c)
Čl. 6 odst. 2	–
–	Čl. 13 bod 2
Čl. 6 odst. 3	Čl. 13 bod 3
Čl. 6 odst. 4	–
Článek 7	–
Článek 7a	–
Článek 7b	–
–	Článek 14
–	Článek 15
–	Článek 16
Článek 8	Článek 17

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Článek 18
Čl. 9 odst. 1 a 2	Čl. 19 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 3 první věta	Čl. 19 odst. 3
Čl. 9 odst. 3 druhá až čtvrtá věta	Čl. 19 odst. 4
Čl. 9 odst. 4 až 7	Čl. 19 odst. 5 až 8
–	Čl. 19 odst. 9 a 10
Článek 9a	–
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 20 odst. 1 až 3
–	Čl. 20 odst. 4
Čl. 11 odst. 1	Čl. 21 odst. 1
–	Čl. 21 odst. 2
Čl. 11 odst. 2	Čl. 21 odst. 3 první pododstavec
Čl. 11 odst. 3 první pododstavec	–
Čl. 11 odst. 3 druhý pododstavec	Čl. 21 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 11 odst. 4 až 6	Čl. 21 odst. 4 až 6
Čl. 12 odst. 1 až 3	Čl. 22 odst. 1 až 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 22 odst. 4
–	Čl. 22 odst. 5 až 7
Čl. 13 odst. 1 a 2	Čl. 23 odst. 1 a 2
–	Čl. 23 odst. 3 až 5
Článek 14	–
Článek 15	–
–	Článek 24
–	Článek 25
–	Článek 26
–	Článek 27
Čl. 16 odst. 1 a 2	Čl. 28 odst. 1 a 2
Čl. 16 odst. 2a	Čl. 28 odst. 3
Čl. 16 odst. 3	Čl. 28 odst. 4
Článek 17	Článek 29
–	Článek 30
Článek 18	Článek 31
Článek 19	Článek 32
–	Článek 33
Článek 19a	Článek 34
–	Článek 35
Článek 20	Článek 36

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Článek 37
Článek 21	Článek 38
Článek 22	Článek 39
Příloha I	–
–	Příloha I
–	Příloha II
–	Příloha III
Příloha II	Příloha IV
Příloha III	Příloha V
Příloha IV	Příloha VI
Příloha V	Příloha VII
Příloha VI	Příloha X
Příloha VII	Příloha XI
–	Příloha XII
Příloha VIII	Příloha XIII
Příloha IX	Příloha IX
Příloha X	Příloha XIV
Příloha XI	Příloha VIII
Příloha XII	–
–	Příloha XV
–	Příloha XVI