

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY 001-040

predložené Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Správa**Vera Tax**

Zmena smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

A9-0419/2023

Návrh smernice (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Pozmeňujúci návrh 1**Návrh smernice****Odôvodnenie 1***Text predložený Komisiou*

(1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES²⁵ sa stanovujú pravidlá týkajúce sa systému inšpekcii štátnej prístavnej kontroly, ktorým sa vykonávajú inšpekcie lodí podliehajúcich inšpekcii, ktoré zastavujú v prístavoch Únie, s cieľom overiť, či spôsobilosť posádky na palube a stav lode a jej vybavenia spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov o bezpečnosti života na mori a o ochrane morského prostredia.

²⁵ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

Pozmeňujúci návrh

(1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES²⁵ sa stanovujú pravidlá týkajúce sa systému inšpekcii štátnej prístavnej kontroly, ktorým sa vykonávajú inšpekcie lodí podliehajúcich inšpekcii, ktoré zastavujú v prístavoch Únie, s cieľom overiť, či spôsobilosť posádky **a jej pracovné a životné podmienky** na palube a stav lode a jej vybavenia spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov o bezpečnosti života na mori **a na palube**, o ochrane morského prostredia.

²⁵ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

Pozmeňujúci návrh 2**Návrh smernice****Odôvodnenie 4 a (nové)***Text predložený Komisiou**Pozmeňujúci návrh***(4a) Vzhľadom na záväzok členských**

štátov ratifikovať dohodu z Kapského Mesta z roku 2012 by členské štáty, ktoré túto dohodu ešte neratifikovali, mali čo najskôr začať ratifikačný proces. Okrem toho tie členské štáty, ktoré túto dohodu už ratifikovali, by ju mali bezodkladne vykonávať.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice
Odôvodnenie 5 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5a) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí vstúpi do platnosti 26. júna 2025. Táto smernica by mala zabezpečiť jeho presadzovanie.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice
Odôvodnenie 5 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5b) S cieľom vytvoriť rovnaké podmienky v celej Únii je vhodnejšie najprv dohovory o rybolove transponovať do acquis Spoločenstva s cieľom vytvoriť harmonizovaný systém kontroly Spoločenstva. Sú však členské štáty, ktoré už ratifikovali medzinárodné dohovory, ako napríklad MOP C188 a STCW-F, ktoré sú zodpovedné za uplatňovanie opatrení štátnej prístavnej kontroly.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5c) Je veľmi dôležité, aby členské štáty, ktoré neratifikovali medzinárodné dohovory týkajúce sa rybolovu, najmä MOP C188 a IMO STCWF a IMO CTA, tak urobili čo najskôr, aby sa zabránilo riziku, že členské štáty budú pravidlá uplatňovať rôzne. Komisia by mala aktívne podporovať členské štáty a pomáhať im pri ratifikácii príslušných medzinárodných dohovorov. S cieľom zabezpečiť harmonizované prístupy pri vykonávaní týchto medzinárodných záväzkov by sa tieto záväzky mali transponovať na úrovni Únie s cieľom stanoviť harmonizovaný prístup ku kontrole týchto povinností vrátane harmonizovaných inšpekčných systémov kontroly a presadzovania ustanovení dohovoru C188.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5d) Komisia by mala ďalej posúdiť ratifikáciu medzinárodných dohôd, ktoré obsahujú záväzky týkajúce sa rybolovných činností, a v prípade potreby by mala predložiť legislatívny návrh na harmonizovanú transpozíciu týchto medzinárodných záväzkov do práva Únie, najmä pokiaľ ide o dohovor IMO STCW-F o harmonizovanom inšpekčnom systéme kontroly a uplatňovania ustanovení dohovoru C188, ako aj vykonávacie opatrenia v súvislosti so smernicou (EÚ) 2017/159.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) Väčšina rybárskych plavidiel v EÚ pôsobí v dôsledku svojej malej veľkosti v teritoriálnych vodách a nepodlieha vykonaniu inšpekcie v zahraničných prístavoch. To znamená, že vo všeobecnosti iba väčšie rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov (ktoré sú zároveň rybárskymi plavidlami, na ktoré sa najviac vzťahujú medzinárodné dohovory) sa pravdepodobne plavia v medzinárodných vodách a zastavujú v iných prístavoch ako v krajine, kde sú registrované, a preto podliehajú štátnej prístavnej kontrole. Keďže väčšina medzinárodných dohovorov, ktoré sa uplatňujú na väčšie rybárske plavidlá, sa líši od tých, ktoré sa v súčasnosti presadzujú prostredníctvom štátnej prístavnej kontroly, a aby sa predišlo nežiaducim účinkom presahovania do súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, navrhuje sa paralelný systém štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice Odôvodnenie 7

Pozmeňujúci návrh

(6) Väčšina rybárskych plavidiel v EÚ pôsobí v dôsledku svojej malej veľkosti v teritoriálnych vodách a nepodlieha vykonaniu inšpekcie v zahraničných prístavoch. To znamená, že vo všeobecnosti iba väčšie rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov (ktoré sú zároveň rybárskymi plavidlami, na ktoré sa najviac vzťahujú medzinárodné dohovory) sa pravdepodobne plavia v medzinárodných vodách a zastavujú v iných prístavoch ako v krajine, kde sú registrované, a preto podliehajú štátnej prístavnej kontrole. Keďže väčšina medzinárodných dohovorov, ktoré sa uplatňujú na väčšie rybárske plavidlá, sa líši od tých, ktoré sa v súčasnosti presadzujú prostredníctvom štátnej prístavnej kontroly, a aby sa predišlo nežiaducim účinkom presahovania do súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, navrhuje sa paralelný systém štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá. ***Inšpekčné kritériá pre rybárske plavidlá by sa však mali čo najviac zosúladiť s inšpekčnými kritériami Dohody z Kapského Mesta, keďže všetky členské štáty sa zaviazali ju ratifikovať, aby sa zabránilo fragmentácii postupov v prístavoch Únie. Uľahčí sa tým zber úplnejších údajov, a to aj údajov o nehodách a zraneniach na palube takýchto plavidiel a zlepšenie ochrany zdravia a bezpečnosti námorníkov a rybárov, ktorí na nich pracujú.***

(7) V dôsledku štruktúr rybolovu však tieto väčšie rybárske plavidlá nenavštevujú všetky členské štáty EÚ. Pre členské štáty EÚ, ktoré chcú vykonávať tieto inšpekcie, sa preto navrhuje dobrovoľný systém, ktorý je oddelený od súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, aby sa umožnila flexibilita a spôsob, ktorým sa v štátnej prístavnej kontrole vypracúvajú normy. Členské štáty, Parížske MoP a Komisia môžu preto organicky rozvíjať tento systém štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov.

(7) V dôsledku štruktúr rybolovu však tieto väčšie rybárske plavidlá nenavštevujú všetky členské štáty EÚ. Pre členské štáty EÚ, ktoré chcú vykonávať tieto inšpekcie, sa preto navrhuje dobrovoľný systém, ktorý je oddelený od súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, aby sa umožnila flexibilita a spôsob, ktorým sa v štátnej prístavnej kontrole vypracúvajú normy. Členské štáty, Parížske MoP a Komisia môžu preto organicky rozvíjať tento systém štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov. ***Tento dobrovoľný systém by sa mal podporovať, pretože pomôže členským štátom a väčším rybárskym plavidlám pripraviť sa na nadobudnutie platnosti Dohody z Kapského Mesta z roku 2012 o vykonávaní ustanovení protokolu z roku 1993 týkajúceho sa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti rybárskych plavidiel z Torremolinosu z roku 1977 (ďalej len „Dohoda z Kapského Mesta“) s cieľom zvýšiť bezpečnosť rybárskych plavidiel. Komisia by mala čo najskôr po nadobudnutí platnosti uvedenej dohody zodpovedajúcim spôsobom zosúladiť existujúce právne akty Únie, a najmä smernicu Rady 97/70/ES^{1a}. Povinný režim presadzovania štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa má zaviesť v Únii po nadobudnutí platnosti Dohody z Kapského Mesta, by mal zohľadňovať existujúce dobrovoľné systémy štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel uvedené v tejto smernici.***

^{1a} Smernica Rady 97/70/ES z 11. decembra 1997, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske lode s dĺžkou 24 metrov a viac (Ú. v. ES L 34, 9.2.1998, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Za posledné desaťročie sa bezpečnostný profil plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, výrazne zlepšil, a to napriek nárastu počtu plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, vrátane pobrežnej námornej dopravy tovaru medzi hlavnými prístavmi v členských štátoch EÚ a prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe alebo v neeurópskych krajinách v oblasti Stredozemného mora a Čierneho mora. Inšpekcie štátnej prístavnej kontroly sa čoraz viac využívajú na presadzovanie právnych predpisov v oblasti životného prostredia, ako sú napríklad emisie síry alebo bezpečné a environmentálne zošrotovanie lodí. Cieľom balíka „Fit for 55“ je znížiť celkové emisie skleníkových plynov v EÚ do roku 2030 o 55 %, čím sa pripraví cesta ku klimatickej neutralite do roku 2050, a očakáva sa, že námorná doprava k tomuto úsiliu prispeje. Rizikový profil lode, ktorý sa navrhol pred rokom 2009, však mal odlišné priority a nie je úplne prispôsobený na to, aby sa inšpekčné úsilie zameralo na plavidlá, ktoré sú najmenej šetrné k životnému prostrediu.

Pozmeňujúci návrh

(11) Za posledné desaťročie sa bezpečnostný profil plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, výrazne zlepšil, a to napriek nárastu počtu plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, vrátane pobrežnej námornej dopravy tovaru medzi hlavnými prístavmi v členských štátoch EÚ a prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe alebo v neeurópskych krajinách v oblasti Stredozemného mora a Čierneho mora. Inšpekcie štátnej prístavnej kontroly sa čoraz viac využívajú na presadzovanie právnych predpisov v oblasti životného prostredia, ako sú napríklad emisie síry alebo bezpečné a environmentálne zošrotovanie lodí. ***V súlade so svojimi záväzkami vyplývajúcimi z Parížskej dohody^{1a} prijatej 12. decembra 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy by Únia mala naďalej zohrávať vedúcu úlohu v tomto odvetví, ktoré je regulované na európskej aj medzinárodnej úrovni a je stále vo veľkej miere závislé od fosílnych palív.*** Cieľom balíka „Fit for 55“ je znížiť celkové emisie skleníkových plynov v EÚ do roku 2030 o 55 %, čím sa pripraví cesta ku klimatickej neutralite do roku 2050, a očakáva sa, že námorná doprava k tomuto úsiliu prispeje. Rizikový profil lode, ktorý sa navrhol pred rokom 2009, však mal odlišné priority a nie je úplne prispôsobený na to, aby sa inšpekčné úsilie zameralo na plavidlá, ktoré sú najmenej šetrné k životnému prostrediu.

^{1a} Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Na tomto základe by sa mal rizikový profil lode aktualizovať tak, aby odrážal environmentálne problémy tým, že bude prikladať väčší význam environmentálnym vlastnostiam vrátane prevádzkovej uhlíkovej náročnosti lodí, na ktorých sa vykonáva inšpekcia, ako aj environmentálnym nedostatkom a zadržaniam.

Pozmeňujúci návrh

(12) Na tomto základe by sa mal rizikový profil lode aktualizovať tak, aby odrážal environmentálne problémy tým, že bude prikladať väčší význam environmentálnym vlastnostiam vrátane prevádzkovej uhlíkovej náročnosti lodí, na ktorých sa vykonáva inšpekcia, ako aj environmentálnym nedostatkom a zadržaniam. ***Štátna prístavná kontrola môže zohrávať dôležitú úlohu pri zabezpečovaní účinnosti opatrení balíka „Fit for 55“, ktoré sa vzťahujú na odvetvie námornej dopravy, prostredníctvom zavedenia väčšieho počtu inšpekcií znečisťujúcich lodí. Pomôže tak podporovať využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou alebo akejkoľvek inej technológie na úsporu energie, ktorá znižuje emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie v prístavoch a zároveň zabezpečí konkurencieschopnosť tohto odvetvia. To spolu s podporou prístavných odvetví, malých a stredných podnikov a startupov špecializovaných na obehové hospodárstvo a investujúcich do obnoviteľných alternatív a alternatív s nízkymi a nulovými emisiami prispeje k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klimatickej neutrality.***

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Hneď ako IMO ukončí revíziu svojho ukazovateľa uhlíkovej náročnosti (CII), Komisia by mala prijať delegovaný

akt s cieľom zmeniť túto smernicu zahrnutím ukazovateľa uhlíkovej náročnosti prijatého IMO medzi environmentálne parametre používané na určenie rizikového profilu lode podľa tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Digitalizácia je podstatnou stránkou technologického pokroku v oblasti zberu údajov a komunikácie s cieľom pomôcť znížiť náklady a efektívne využívať ľudské zdroje. Počet lodí, ktoré v súčasnosti majú elektronické osvedčenia, stúpa a očakáva sa, že sa zvýši. Účinnosť štátnej prístavnej kontroly by sa preto mala zvýšiť väčším využívaním elektronických osvedčení, ktoré umožnia vykonávanie lepšie pripravených inšpekcií zameraných na lode. Zavedenie a využívanie týchto elektronických osvedčení by sa malo podporovať ich zaradením do rizikového profilu lode.

Pozmeňujúci návrh

(13) Digitalizácia je podstatnou stránkou technologického pokroku v oblasti zberu údajov a komunikácie s cieľom pomôcť znížiť náklady a efektívne využívať ľudské zdroje. Počet lodí, ktoré v súčasnosti majú elektronické osvedčenia, stúpa a očakáva sa, že sa zvýši. Účinnosť štátnej prístavnej kontroly by sa preto mala zvýšiť väčším využívaním elektronických osvedčení, ktoré umožnia vykonávanie lepšie pripravených inšpekcií zameraných na lode. Zavedenie a využívanie týchto elektronických osvedčení by sa malo podporovať ich zaradením do rizikového profilu lode. ***Je dôležité, aby Únia podporovala výskum a inovácie, ako aj zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu námorníkov s cieľom optimalizovať výhody, ktoré môže digitalizácia a automatizácia priniesť námornému odvetviu, najmä pokiaľ ide o znižovanie emisií.***

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Štátna prístavná kontrola je čoraz zložitejšia, keďže sa pridávajú nové požiadavky na inšpekcie, či už na základe

Pozmeňujúci návrh

(14) Štátna prístavná kontrola je čoraz zložitejšia, keďže sa pridávajú nové požiadavky na inšpekcie, či už na základe

právných predpisov EÚ alebo prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie. Je preto potrebné zabezpečiť zvyšovanie kvalifikácie úradníkov štátnej prístavnej kontroly a ich rekvalifikáciu a neustále rozvíjať ich odbornú prípravu.

právných predpisov EÚ alebo prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie **a Medzinárodnej organizácie práce**. Je preto potrebné zabezpečiť zvyšovanie kvalifikácie úradníkov štátnej prístavnej kontroly a ich rekvalifikáciu a neustále rozvíjať ich odbornú prípravu. **Konkrétnejšie, mal by sa klásť väčší dôraz na odbornú prípravu týkajúcu sa dodržiavanie blaha námorníkov, najmä pokiaľ ide o overovanie záznamov o pracovnom čase a hodinách odpočinku, keďže nedostatočný odpočinok ovplyvňuje bezpečnosť lode a výkon prác, a pokiaľ ide a zdravie námorníkov pri práci. Príslušné orgány prístavného štátu by tiež mali účinne vykonávať svoje povinnosti vyplývajúce z Dohovoru MOP o práci v odvetví rybolovu z roku 2007 (č. 188). Je dôležité zohľadniť pracovné a životné podmienky posádky na palube a odbornú prípravu a kvalifikáciu jej členov, pretože zdravotné, ochranné, bezpečnostné a sociálne aspekty sú úzko prepojené a je mimoriadne dôležité predchádzať akýmkoľvek škodám spôsobeným ľudskými faktormi. Pri zvažovaní zadržania lode na základe vážneho alebo opakovaného porušenia požiadaviek MLC 2006 (vrátane práv námorníkov) by príslušné orgány mali zohľadniť aj minimálne mzdy, pracovný čas a čas odpočinku.**

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh smernice Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Od správnych orgánov vlajkových štátov Únie sa v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES²⁶ vyžaduje, aby mali systém riadenia kvality s cieľom pomôcť členským štátom ďalej zlepšovať ich výkonnosť ako vlajkových štátov a zabezpečiť rovnaké

Pozmeňujúci návrh

(15) Od správnych orgánov vlajkových štátov Únie sa v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES²⁶ vyžaduje, aby mali systém riadenia kvality s cieľom pomôcť členským štátom ďalej zlepšovať ich výkonnosť ako vlajkových štátov a zabezpečiť rovnaké

podmienky medzi správnymi orgánmi. Podobnou požiadavkou na činnosti štátnej prístavnej kontroly by sa malo členským štátom umožniť preukazovať, že ich organizácia, jej politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie jej cieľov, ako aj určovať systémové problémy, ako napríklad v súvislosti s pridelovaním zdrojov alebo pracovníkov, skôr ako prerastú do väčších problémov.

podmienky medzi správnymi orgánmi. Podobnou požiadavkou na činnosti štátnej prístavnej kontroly by sa malo členským štátom umožniť preukazovať, že ich organizácia, jej politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie jej cieľov, ako aj určovať systémové problémy, ako napríklad v súvislosti s pridelovaním zdrojov alebo pracovníkov, skôr ako prerastú do väčších problémov.

Príslušné orgány prístavných štátov by mali overiť dodržiavanie platných medzinárodných dohovorov o námornej bezpečnosti a ochrane, ochrane morského prostredia a o životných a pracovných podmienkach na palube, a to pokiaľ ide o lode, ktoré zastavujú v ich prístavoch. Pri vykonávaní takýchto monitorovacích činností by prístavný štát nemal zasahovať do právomocí vlajkového štátu, ako sa stanovuje v medzinárodných dohovoroch, ako je článok 94 dohovoru UNCLOS, a v právnych aktoch Únie, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ^{26a}.

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

^{26a} ***Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a jeho presadzovanie.***

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice Odôvodnenie 15 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15a) Členské štáty musia uplatňovať rovnaké kritériá na národné flotily a iné lode pod európskou vlajkou, ktoré

*zastavujú v ich prístavoch. V
zaobchádzaní s rybárskymi plavidlami
Únie a medzi rôznymi zavedenými
vnútroštátnymi kontrolnými systémami by
nemali byť žiadne rozdiely.*

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

(19) So zreteľom na úplný monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) v členských štátoch s cieľom monitorovať vykonávanie smernice 2009/16/ES by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie smernice 2009/16/ES najneskôr [*desať* rokov po dátume jeho uplatňovania uvedenom v článku XX] a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.

Pozmeňujúci návrh

(19) So zreteľom na úplný monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) v členských štátoch s cieľom monitorovať vykonávanie smernice 2009/16/ES by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie smernice 2009/16/ES najneskôr [*päť* rokov po dátume jeho uplatňovania uvedenom v článku XX] a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno a – úvodná časť

Text predložený Komisiou

a) V bode 1 sa dopĺňajú tieto písmená *l) a m)*:

Pozmeňujúci návrh

a) v odseku 1 sa dopĺňajú tieto písmená *l) m) a ma)*:

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno a Smernica 2009/16/ES Článok 2 – odsek 1 – písmeno m a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ma) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí (ďalej len „Hongkonský dohovor“).

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno b

Smernica 2009/16/ES

Článok 3 – odsek 4a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Členské štáty môžu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú spôsoby takéhoto osobitného systému štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.

4a. ***Kým sa v celej Únii nezačne uplatňovať povinný režim štátnej prístavnej kontroly rybolovných plavidiel v dôsledku nadobudnutia platnosti dohody z Kapského Mesta a zmeny príslušných právnych aktov Únie, jednotlivé členské štáty môžu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú spôsoby takéhoto osobitného systému štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.***

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 2009/16/ES

Článok 8a – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Nevykonanie inšpekcie z dôvodov vyššej moci sa nepovažuje za vynechanú inšpekciu za predpokladu, že vynechaná

Nevykonanie inšpekcie z dôvodov vyššej moci sa nepovažuje za vynechanú inšpekciu za predpokladu, že vynechaná

inšpekcia a dôvody jej nevykonania sa zdokumentujú **a** zaznamenajú v inšpekčnej databáze.

inšpekcia a dôvody jej nevykonania sa zdokumentujú, zaznamenajú v inšpekčnej databáze **a oznámia EMSA**.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 9

Smernica 2009/16/ES

Článok 10 – odsek 2 – písmeno c

Text predložený Komisiou

„c) environmentálne parametre environmentálne parametre vychádzajú z **ukazovateľa uhlíkovej náročnosti lode** a počtu nedostatkov, ktoré súvisia s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWB, dohovorom CLC 92, dohovorom o zásobníkoch a dohovorom z Nairobi v súlade s časťou I.3 prílohy I a prílohou II.

Pozmeňujúci návrh

„c) environmentálne parametre Environmentálne parametre vychádzajú z počtu nedostatkov, ktoré súvisia s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWB, dohovorom CLC 92, dohovorom o zásobníkoch a dohovorom z Nairobi **a poskytnutia platnej dokumentácie týkajúcej sa nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 alebo Hongkonského dohovoru** v súlade s časťou I.3 prílohy I a prílohou II.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 12 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Článok 18 – odsek 5

Platný text

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

Pozmeňujúci návrh

12a. V článku 18 sa odsek 5 nahrádza takto:

„Členské štáty informujú správny orgán vlajkového štátu, **v kópii** Medzinárodnú organizáciu práce (MOP) **a Európsku námornú bezpečnostnú agentúru (EMSA)** o sťažnostiach, ktoré neboli zjavne nepodložené, a o následných prijatých opatreniach. **Členské štáty vyzývajú agentúru, aby v súlade s nariadením o EMSA poskytla operačnú a technickú podporu týkajúcu sa bezpečnostných vyšetrení.**“

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13

Smernica 2009/16/ES

Článok 21 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší po uplynutí dvanástich mesiacov po tom, čo bol schválený. Príkaz na zamietnutie vstupu sa stáva platným od dátumu svojho vydania.

Pozmeňujúci návrh

Príkaz na zamietnutie vstupu sa stáva platným od dátumu svojho vydania.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13

Smernica 2009/16/ES

Článok 21 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší po uplynutí 12 mesiacov pod podmienkou, že vlastník alebo prevádzkovateľ nepredloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom boli zistené nedostatky na lodi, uspokojivý dôkaz o tom, že loď úplne spĺňa všetky platné požiadavky dohovorov.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 2009/16/ES

Článok 22 – odsek 7 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Komisia v spolupráci s členskými štátmi a s prihliadnutím na odborné znalosti a skúsenosti získané v Únii a v rámci

Pozmeňujúci návrh

Komisia v spolupráci s členskými štátmi a s prihliadnutím na odborné znalosti a skúsenosti získané v Únii a v rámci

Parižskeho MoP *vypracuje pre inšpektorov štátnej prístavnej kontroly* program *profesijného* rozvoja a odbornej prípravy. V tomto programe odbornej prípravy sa zohľadní rozšírený rozsah štátnej prístavnej kontroly, ako aj zlepšenia v rozsahu a formách odbornej prípravy.

Parižskeho MoP *zabezpečí primeranú podporu harmonizácie postupov štátnej prístavnej kontroly v celej Únii, pričom každé štyri roky podáva Európskemu parlamentu a Rade správu o úrovni harmonizácie a noriem inšpekcií.* *Vypracuje aj* program *odborného* rozvoja a odbornej prípravy *inšpektorov štátnej prístavnej kontroly*. V tomto programe odbornej prípravy sa zohľadní rozšírený rozsah štátnej prístavnej kontroly, ako aj zlepšenia v rozsahu a formách odbornej prípravy. *Komisia vychádza z odborných znalostí EMSA a podporuje jej činnosť, keďže odborná príprava, ktorú navrhuje, prispieva k harmonizácii postupov úradníkov štátnej prístavnej kontroly.*

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 2009/16/ES

Článok 22 – odsek 7 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Komisia v spolupráci s členskými štátmi neustále zisťuje a stanovuje nové potreby odbornej prípravy s cieľom zmeniť učebné osnovy, učebné plány a obsah programu profesijného rozvoja a odbornej prípravy pre inšpektorov, najmä pokiaľ ide o nové technológie a vo vzťahu k ďalším povinnostiam, ktoré vyplývajú z príslušných právnych nástrojov.

Pozmeňujúci návrh

Komisia v spolupráci s členskými štátmi neustále zisťuje a stanovuje nové potreby odbornej prípravy s cieľom zmeniť učebné osnovy, učebné plány a obsah programu profesijného rozvoja a odbornej prípravy pre inšpektorov, najmä pokiaľ ide o nové technológie a vo vzťahu k ďalším povinnostiam, ktoré vyplývajú z príslušných právnych nástrojov, *s cieľom uľahčiť dodržiavanie environmentálnych noriem, sociálnych noriem, noriem v oblasti verejného zdravia a pracovnoprávných noriem a bezpečnosti na palube lodí zastavujúcich v prístavoch Únie pre námorníkov aj pracovníkov v dokoch, s osobitným dôrazom na pracovníčky.*

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 2009/16/ES

Článok 22 – odsek 7 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia za účasti EMSA vypracuje usmerňujúci dokument, v ktorom poskytne poradenstvo o tom, ako vykonávať medzinárodné dohovory, najmä MLC 2006, pokiaľ ide o štátnu prístavnú kontrolu. EMSA poskytne aj podrobné informácie o najčastejších problémoch zistených počas inšpekcií prístavných štátov na lodiach plaviacich sa pod každou vlajkou.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Článok 23 – odsek 1

Platný text

Pozmeňujúci návrh

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

14a. V článku 23 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

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

(02009L0016-20191221)

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Článok 23 – odsek 2

Platný text

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

Pozmeňujúci návrh

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

(02009L0016-20191221)

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 16

Smernica 2009/16/ES

Článok 24a – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Členské štáty môžu na uľahčenie prechodu svojich registrov lodí na elektronické osvedčenia použiť harmonizované rozhranie na ohlasovanie, validačný nástroj a centrálnu úložisko/databázu pre elektronické verzie osvedčení.

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty môžu na uľahčenie prechodu svojich registrov lodí na elektronické osvedčenia použiť harmonizované rozhranie na ohlasovanie, validačný nástroj a centrálnu úložisko/databázu pre elektronické verzie osvedčení. **Elektronické osvedčenia sú povinné pre všetky členské štáty čo najskôr po nadobudnutí účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice a v každom prípade najneskôr tri roky potom.**

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 16

Smernica 2009/16/ES
Článok 24a – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou štátu, ktorý vydáva takéto elektronické osvedčenia, sa táto skutočnosť zohľadní v rizikovom profile lode, ako sa uvádza v prílohách I a II.

Pozmeňujúci návrh

3. V prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou štátu, ktorý vydáva takéto elektronické osvedčenia, sa táto skutočnosť zohľadní v rizikovom profile lode, ako sa uvádza v prílohách I a II, ***kým sa elektronické osvedčenie stane povinné.***

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 17 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Článok 26

Platný text

Článok 26

Uverejňovanie informácií

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

Pozmeňujúci návrh

17a. Článok 26 sa nahrádza takto:

„Článok 26

Uverejňovanie informácií

Uverejňovanie informácií. Komisia sprístupní a udržiava na verejnej internetovej stránke informácie o inšpekciách, zadržaniach a zamietnutiach vstupu v súlade s prílohou XIII, pričom vychádza z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP. ***Informácie, ktoré identifikujú jednotlivé lode, sa zverejňujú len vtedy, keď sú všetky súdne konania ukončené a nebolo podané žiadne odvolanie.***

(02009L0016-20191221)

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 22

Smernica 2009/16/ES

Článok 35 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Komisia do [Úrad pre publikácie: vložte dátum: **desať** rokov **od dátumu** nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice a jej dodržiavaní.

Pozmeňujúci návrh

Komisia do ... [Úrad pre publikácie: vložte dátum: **päť** rokov **odo dňa** nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice a jej dodržiavaní. **Komisia na základe správy určí, či je potrebné predložiť legislatívny návrh na zmenu a doplnenie tejto smernice alebo na ďalšie právne akty v tejto oblasti.**

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 22

Smernica 2009/16/ES

Článok 35 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V každom prípade, hneď ako IMO prijme ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), Komisia prijme v súlade s článkom 30b delegovaný akt s cieľom zmeniť prílohu I a prílohu II k tejto smernici, a to zahrnutím ukazovateľa uhlíkovej náročnosti prijatého IMO medzi environmentálne parametre používané na určenie rizikového profilu lode podľa tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 22

Smernica 2009/16/ES

Článok 35 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o

pokroku členských štátov pri ratifikácii medzinárodných dohôd, ktoré obsahujú povinnosti týkajúce sa rybárstva, ako aj posúdenie toho, ako by sa tieto záväzky mali transponovať na úrovni Únie, prípadne predloží na tento účel legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice

Príloha I – bod I – písmeno g – bod i

Smernica 2009/16/ES

Príloha I

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

i) *Ukazovateľ uhlíkovej náročnosti lode, lode, ktoré patria do kategórií D – E, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.*

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice

Príloha I – bod I – pododsek g – bod ii a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Príloha I

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ii) lode, ktoré nemajú platný zoznam nebezpečných látok podľa nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 alebo podľa Hongkonského dohovoru, sa považujú za lode s vyšším rizikom

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice

Príloha II – tabuľka – bod 8

Smernica 2009/16/ES

Príloha II

<i>Text predložený Komisiou</i>						
8	Ukazovateľ uhlíkovej náročnosti	Hodnotenie	D – E	1		
<i>Pozmeňujúci návrh</i>						
8	<i>vypúšťa sa</i>					

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Príloha II – tabuľka – bod 9 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Príloha II

<i>Text predložený Komisiou</i>						
<i>Pozmeňujúci návrh</i>						
<i>9a</i>	<i>lode, ktoré nemajú platný zoznam nebezpečných látok podľa nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 alebo podľa Hongkonského dohovoru, sa považujú za lode s vyšším rizikom</i>		<i>Bez platného dokladu</i>	<i>1</i>		

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh smernice

Príloha III – časť A – bod 54 a (nový)

Smernica 2009/16/ES

Príloha III

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

54a. Platný zoznam nebezpečných látok podľa nariadenia (EÚ) č. 1257/2013

alebo podľa Hongkonského dohovoru