2024/3099

16.12.2024 г.

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2024/3099 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 27 ноември 2024 година

за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]) се установяват правилата относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на условията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, за да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море, за опазване на морската среда и за условията на живот и труд на борда на корабите, плаващи под всички знамена.

(2) Директива 2009/16/ЕО се основава на вече съществуващата незадължителна договореност в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (наричан по-долу „Парижкият МР“), подписан на 26 януари 1982 г., и на понятията за споделена тежест на проверките, основан на риска целеви подбор на корабите за проверка, хармонизирани проверки и споделяне на резултатите от проверките.

(3) След влизането в сила на Директива 2009/16/ЕО бяха внесени промени в международната регулаторна среда, по-специално в Парижкия МР и Международната морска организация (ИМО), и настъпиха технологични промени. Тези промени, както и опитът, натрупан при прилагането на Директива 2009/16/ЕО, следва да бъдат взети предвид.

(4) От 2011 г. насам редица международни конвенции бяха ратифицирани от държавите членки и влязоха в сила. Това са Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти, приета на 13 февруари 2004 г. (наричана по-долу „Конвенцията за баластните води“), и Международната конвенция от Найроби за изваждане на потънало имущество, приета на 18 май 2007 г. (наричана по-долу „Конвенцията от Найроби“). Съответно тези международни конвенции следва да бъдат включени в списъка на конвенциите, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, за да могат да бъдат прилагани като част от системата за държавен пристанищен контрол.

(5) За да се създадат условия за актуализирана и хармонизирана система за държавен пристанищен контрол, е необходимо да има по-бърз начин за актуализиране на списъка на международните конвенции, прилагани при държавния пристанищен контрол, без да е необходимо изменение на Директива 2009/16/ЕО в нейната цялост. Поради това, след като дадена международна конвенция достигне договорения брой ратификации, с което става възможно влизането ѝ в сила, и след приемането ѝ от държавите – страни по Парижкия МР, като съответен инструмент, Комисията следва да актуализира списъка на конвенциите, посочени в Директива 2009/16/ЕО.

([1]) ОВ C, C/2023/876, 8.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Позиция на Европейския парламент от 10 април 2024 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 18 ноември 2024 г.
([3]) Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

(6) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби, приета на 15 май 2009 г. (наричана по-долу „Хонконгската конвенция“), ще влезе в сила на 26 юни 2025 г. В Директива 2009/16/ЕО следва да се предвиди прилагането на тази конвенция.

(7) Международните споразумения и конвенции в областта на рибарството, като Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагане на разпоредбите на Протокола от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби от 1977 г. (наричано по-долу „Споразумението от Кейптаун“), Конвенция № 188 на Международната организация на труда от 2007 г. относно условията на труд в сектора на риболова и Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на персонала на риболовните кораби от 1995 г. („Конвенцията STCW“) могат да подобрят безопасността на риболовните кораби и условията на труд и живот на рибарите на борда и да създадат условия за по-голяма равнопоставеност в този сектор в международен план.

(8) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в Съюза извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина 24 метра и повече съгласно определението за дължина в Споразумението от Кейптаун, които също така са риболовните кораби, които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции, е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостират в пристанища, различни от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на държавен пристанищен контрол. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големите риболовни кораби, се различават от тези, които понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегнат нежелани странични последици върху съществуващата система за държавен пристанищен контрол, следва да бъде създадена паралелна и отделна система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби.

(9) Поради моделите на извършване на риболов обаче такива по-големи риболовни кораби не акостират във всички държави членки. Поради това за държавите членки, желаещи да извършват такива проверки, следва да бъде създадена незадължителна система, която да бъде паралелна на съществуващия режим за държавен пристанищен контрол и отделна от него, за да се осигури гъвкавост при разработването на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно подобна система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина 24 метра и повече може да бъде разработена систематично от държавите членки, държавите – страни по Парижкия МР и Комисията, без тези кораби да бъдат включвани в действащия Парижки МР, за да се засили сътрудничеството в областта на държавния пристанищен контрол в пристанищата на Съюза, които приемат такива кораби, и да се подобри безопасността в риболовната промишленост, включително здравето и безопасността на рибарите на борда. За тази цел следва да се разработи отделен модул за съществуващата база данни за проверките. Такава незадължителна система би могла да е от помощ за държавите членки във връзка с процедурата по ратификация на Споразумението от Кейптаун и подготовката за влизането му в сила, в съответствие с правомощията, предоставени им с Решение 2014/195/ЕС на Съвета ([4]), за да се установят възможно най-високите стандарти за безопасност на по-големите риболовни кораби.

(10) Механизмът за справедливо разпределение осигурява разпределение на тежестта на проверките между държавите – страни по Парижкия МР. За всяка държава – страна е определен даден брой проверки. Този брой съответства на задължението за проверки, които трябва да бъдат извършвани всяка година от даден член, или на т.нар. „справедливо разпределение“. Дали даден кораб отговаря на условията за проверка се определя основно от продължителността на времето, изминало след последната проверка, във връзка с рисковия профил на кораба, от който зависят интервалите между проверките и техният обхват. Кораби с приоритет I трябва задължително да бъдат проверявани, а кораби с приоритет II е възможно да бъдат проверявани.

(11) На държавите членки следва да се разреши да не извършват определен брой „приоритетни“ проверки, без това да засяга изпълнението на задължението за проверки от тяхна страна. За някои държави членки броят на корабите с приоритет, които акостират в действителност в техните пристанища през дадена година, може да надвишава или да бъде по-малък от определеното задължение за проверки. Беше установено, че алтернативният метод за прилагане на механизма за справедливо разпределение за тези държави членки (прекомерно натоварени или недостатъчно натоварени) не е гъвкав, поради което е необходимо съответните разпоредби да бъдат приведени в съответствие с тези на Парижкия МР.

(12) Държавите членки имат право също така да отложат проверките на кораби при определени обстоятелства, при условие че корабът бъде проверен в следващото пристанище, в което акостира, или в срок от 15 дни. Тази възможност следва да се адаптира така, че от нея да могат да се ползват всички държави членки. От някои категории кораби, за които се счита, че представляват по-висок риск и които следователно отговарят на условията за извършване на разширена проверка, се изисква да уведомят за очакваното време на пристигане в пристанището 72 часа преди пристигането си. След няколко години обаче се стигна до заключението, че това задължение е твърде обременяващо за операторите и няма добавена стойност, тъй като информацията за очакваното време на пристигане е вече по-леснодостъпна за националните органи в базата данни THETIS. Поради тази причина в Парижкия МР бе заличено задължението за уведомяване преди пристигането и поради това Директива 2009/16/ЕО следва да бъде приведена в съответствие с него.

([4]) Решение 2014/195/ЕС на Съвета от 17 февруари 2014 г. за оправомощаване на държавите членки да подпишат, ратифицират или се присъединят към Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагането на разпоредбите на Протокола от Торемолинос от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби, 1977 г. (ОВ L 106, 9.4.2014 г., стр. 4).

(13) При нормални обстоятелства проверките на кораби с приоритет II не са задължителни, а доброволни. Въпреки това, държавите членки, в които броят на акостиранията на кораби, отговарящи на условията за проверка, не е достатъчен, за да изпълнят своите годишни задължения за проверки, трябва да проверяват кораби с приоритет II, за да изпълнят годишните си задължения за проверки. Тъй като за такива държави членки тези проверки стават на практика задължителни, може да е необходима по-голяма гъвкавост за проверките на кораби с приоритет II специално за тези държави членки. Поради това тези държави членки следва да имат право да отлагат такива проверки, при условие че могат да обосноват отлагането.

(14) Ако не е извършена проверка поради извънредни и непредвидени обстоятелства, които правят невъзможно извършването на проверка, като природно бедствие, пандемия, извънредна ситуация в областта на общественото здраве или терористично нападение, тя не следва да се счита за неизвършена проверка. Тези обстоятелства следва да бъдат надлежно обосновани и докладвани на Комисията.

(15) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на корабите, акостиращи в пристанища на Съюза, включително във връзка с морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите членки, както и в пристанищата, разположени на географската територия на Европа или в държави извън Европа – на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на корабите, акостиращи в пристанища на Съюза, се подобри. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за осигуряване на спазването на правната уредба в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сяра или безопасното и екологосъобразно рециклиране на кораби. В това отношение Съюзът, в съответствие с ангажиментите си, свързани с опазването на морската среда, следва да продължи да заема водещо място в този сектор, който е регулиран както на европейско, така и на международно равнище. Рисковият профил на корабите, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към плавателните съдове с най-слаби екологични показатели. Поради това рисковият профил на корабите следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичната проблематика, като се отдава по-голямо значение на екологичните характеристики на корабите.

(16) След като ИМО приключи преразглеждането на показателя за въглероден интензитет, Комисията следва да оцени пригодността на показателя за въглероден интензитет като параметър, свързан с околната среда, който да се използва за определяне на рисковия профил на корабите съгласно Директива 2009/16/ЕО, и да обмисли дали да представи законодателно предложение, доколкото е целесъобразно.

(17) През 2019 г. съгласно Парижкия МР беше приета нова методика за утвърждаване на списъци с високи, средни и ниски показатели като алтернатива на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето. При приемането на съответните актове за изпълнение следва да се обърне специално внимание на методиката, с която се установява категоризация на държавите на знамето. Прилагането на посочената методика съгласно настоящата директива следва да гарантира справедливост, по-специално по отношение на начина, по който се третират държавите на знамето с малък флот.

(18) Тъй като служителите на държавния пристанищен контрол се нуждаят от време за подготвянето и извършването на проверките, е важно да се осигури наличието на достатъчно време. Това е от особено значение в случая на разширени проверки и при проверките на ро-ро пътнически кораби по редовни линии, при които може да се вземе под внимание дейността на плавателния съд.

(19) Поради обхвата на разширените проверки те следва да се извършват от най-малко двама инспектори по държавен пристанищен контрол. Когато това не е възможно по обективни причини, като например особеностите на пристанището (ограничен персонал, проблеми с достъпността), тъй като уведомлението за пристигане е получено твърде късно или когато разширената проверка е станала необходима поради неочаквани или първостепенни фактори, причините следва да бъдат надлежно документирани.

(20) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, имащ за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени проверки, насочени към корабите.

(21) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки – съгласно правото на Съюза или от ИМО – като доказателство за тясната взаимовръзка между съображенията, свързани със здравето, безопасността, сигурността и социалните въпроси. Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите по държавен пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато. Това ще даде възможност компетентните органи на държавите на пристанището да проверяват съответствието с приложимите международни конвенции относно морската безопасност и сигурност, относно опазването на морската среда и относно условията на живот и труд на борда на корабите, акостиращи в техните пристанища. При извършването на такива дейности по наблюдение държавата на пристанището

не се намесва в компетентността на държавата на знамето, определена в Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([5]).

(22) В съответствие с Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([6]) от администрациите на държавите на знамето на държавите членки се изисква да разполагат със система за управление на качеството, за да се подпомогнат държавите членки да подобрят още повече работата си като държави на знамето и да се осигури равнопоставеност на администрациите. Подобно изискване за администрациите за държавен пристанищен контрол следва да даде възможност на държавите членки да удостоверят, че организацията на администрациите, както и техните политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигане на целите на настоящата директива. За да се гарантира, че държавите членки разполагат с достатъчно време, за да изпълнят това изискване, сертифицирането на тази система за управление на качеството следва да бъде приведено в съответствие с обичайния интервал на одит за системата, която вече съществува съгласно Директива 2009/21/ЕО.

(23) С цел да се позволи осъвременяването на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, така че да се осигури възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си съгласно международното право в съответствие с посочената директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с актуализирането на конвенциите, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, и с изменението на списъка с процедури и насоки, свързани с държавния пристанищен контрол, приет съгласно Парижкия МР. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. ([7]) за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(24) За да се гарантират еднакви условия за прилагане на разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО относно списъка на конвенциите, попадащи в нейния обхват, условията за прилагане на приложение VII относно разширената проверка, единния набор от насоки и процедури за безопасност и сигурност, както и изискванията за електронни свидетелства, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([8]).

(25) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, Комисията следва да направи оценка на прилагането на посочената директива за първи път не по-късно от 5 години след датата на транспониране на настоящата директива за изменение и да докладва във връзка с това на Европейския парламент и на Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка. Последващите оценки следва да се извършват на интервали от 5 години.

(26) Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради международния характер на морския транспорт, а поради мрежовите ефекти от съвместните действия на държавите членки могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

(27) С оглед да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, правилото de minimis следва да даде на тези държави членки възможност за дерогация от задължението за транспониране и прилагане на настоящата директива, ако изпълняват определени критерии.

(28) Поради това Директива 2009/16/ЕО следва да бъде съответно изменена,

([5]) Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. (ОВ L 329, 10.12.2013 г., стр. 1).

([6]) Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

([7]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

([8]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

Директива 2009/16/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 2 първа алинея се изменя, както следва:

а) точка 1 се изменя, както следва:

i) буква г) се заменя със следното:

„г) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. („Конвенцията STCW“);“

ii) добавят се следните букви:

„л) Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти от 2004 г. („Конвенцията за баластните води“);

м) Международната конвенция от Найроби за изваждане на потънало имущество от 2007 г. („Конвенцията от Найроби“);

н) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби от 2009 г. („Хонконгската конвенция“).“

б) точка 3 се заличава;

в) вмъква се следната точка:

„8а. „Проверка“ означава проверка на състоянието на кораба, неговото оборудване и екипаж въз основа на приложимите конвенции, която се извършва от инспектор. Проверката няма за цел издаването, потвърждаването или подновяването на задължителните свидетелства и изготвеният доклад от проверката, връчен на капитана, не съставлява свидетелство.“

г) точки 11, 12 и 13 се заменят със следното:

„11. „Първоначална проверка“ означава проверка на борда на кораб от инспектор, включваща най-малко проверките, които се изискват съгласно член 13, параграф 1.

12. „Задълбочена проверка“ означава проверка, която включва елементите на първоначалната проверка и при която корабът, неговото оборудване и екипаж преминават цялостно или частично, в зависимост от случая, задълбочен преглед при условията, посочени в член 13, параграф 3, който обхваща конструкцията на кораба, оборудването, екипажа, условията на живот и труд и спазването на оперативните процедури на борда на кораба.

13. „Разширена проверка“ означава проверка, която включва най-малко елементите, изброени в приложение VII, и елементите на първоначалната проверка. Разширената проверка може да включва задълбочена проверка, ако тя е ясно обоснована в съответствие с член 13, параграф 3.“

д) точка 20 се заменя със следното:

„20. „Задължително свидетелство“ означава свидетелство, издадено от държава на знамето или от нейно име в съответствие с приложимите конвенции.“

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. При извършване на проверка на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по дадена конвенция, държавите членки гарантират, че този кораб и неговият екипаж не са третирани по по-благоприятен начин в сравнение с кораб, плаващ под знамето на държава – страна по съответната конвенция. Корабът се подлага на задълбочена проверка съгласно процедурите, установени съгласно Парижкия МР. Въпреки това кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г. или Конвенцията от

Найроби, не подлежи автоматично на задълбочена проверка, ако този кораб притежава изискваното свидетелство, издадено от държава, която е страна по тези конвенции, и инспекторът, извършващ проверката, реши, че не е необходима задълбочена проверка. Това решение и мотивите за него се отбелязват в базата данни за проверките.

4. Риболовни кораби с дължина по-малко от 24 метра, военни кораби, спомагателни военни съдове, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечение, които не извършват търговска дейност, се изключват от обхвата на настоящата директива. За целите на настоящата директива дължината на риболовния кораб се определя в съответствие със Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагането на разпоредбите на Протокола от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби от 1977 г.“

б) вмъква се следният параграф:

„4а. Държавите членки могат да извършват проверки на държавния пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина 24 метра и повече. Комисията, в сътрудничество с държавите – страни по Парижкия МР, може да приема насоки за определяне на подробните ред и условия за този паралелен и отделен специален режим за държавен пристанищен контрол на тези риболовни кораби.“

3) В член 5 се вмъква следният параграф:

„2а. Извършваните от държава членка проверки на кораби, които превишават с 20 % или повече годишното задължение за проверки на тази държава членка, не се вземат предвид при изчисляването на годишните задължения за проверки на страните по Парижкия МР.“

4) Член 6 се заменя със следното:

„*Член 6*

Подробни условия за изпълнение на задължението за проверки

1. Счита се, че държава членка, която не успее да извърши изискваните съгласно член 5, параграф 2, буква а) проверки, въпреки това изпълнява това задължение, когато неизвършените проверки не надвишават 10 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва, независимо от техния рисков профил.

2. Независимо от процента на неизвършените проверки, посочен в параграф 1, държавите членки подреждат по приоритетен ред проверките на корабите, които съгласно предоставената в базата данни информация акостират рядко в пристанища в рамките на Съюза.

3. Независимо от процента на неизвършените проверки, посочен в параграф 1, за кораби с приоритет I, акостиращи на места за заставане на котва, държавите членки дават приоритет на проверките на кораби с високорисков профил, които съгласно предоставената в базата данни информация акостират рядко в пристанища в рамките на Съюза.“

5) В член 7 заглавието и параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„*Член 7*

Подробни условия за балансирани задължения за проверки в рамките на Съюза

1. Счита се, че държава членка, в която общият брой на акостирания на кораби с приоритет I превишава броя проверки по член 5, параграф 2, буква б), изпълнява годишното си задължение за проверки, ако броят на проверките, извършени от тази държава членка, съответства най-малко на нейния брой проверки по член 5, параграф 2, буква б) и ако тази държава членка не пропусне да провери повече от 40 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

2. Счита се, че държава членка, в която общият брой акостирания на кораби с приоритет I и приоритет II е по-малък от 150 % от броя проверки по член 5, параграф 2, буква б) , въпреки това изпълнява годишното си задължение за проверки, ако тази държава членка извърши проверки на две трети от корабите с приоритет I и приоритет II от общия брой кораби с приоритет I и приоритет II, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.“

6) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следното:

„1. Държава членка може да реши да отложи проверката на кораб с приоритет I или приоритет II при наличието на някое от следните обстоятелства:

а) ако проверката може да бъде извършена при следващо акостиране на кораба в същата държава членка в рамките на 15 дни, считано от действителния час на отплаване, при условие че корабът не акостира междувременно в друго пристанище в Съюза или региона на Парижкия МР, освен в пристанища на държавата на знамето на кораба;

б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15 дни, считано от действителния час на отплаване, в друго пристанище на акостиране в Съюза или региона на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостиране, се е съгласила предварително да извърши проверката; или

в) ако проверката на кораб, включително на ро-ро пътнически кораби или високоскоростни пътнически плавателни съдове по редовни линии, може да бъде извършена в същото пристанище на акостиране в рамките на 15 дни, считано от действителния час на отплаване.

Когато държава членка реши да отложи проверка съгласно първа алинея, така отложената проверка не се взема предвид във връзка изпълнението от страна на тази държава членка на нейното годишно задължение за проверки, посочено в членове 6 и 7, ако отложената проверка е отбелязана като такава в базата данни за проверките.

2. Когато проверка на кораби с приоритет I или приоритет II не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за неизвършена, при условие че причината проверката да не бъде извършена е отбелязана в базата данни за проверките и е настъпило някое от следните изключителни обстоятелства:

а) компетентният орган счита, че извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, или на пристанището, или на морската среда;

б) корабът акостира в пристанището единствено през нощта; или

в) времетраенето на престоя на кораба в пристанището е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен.

Когато се прилагат условията по буква б), държавите членки предприемат мерките, необходими да се гарантира, че корабите, които редовно акостират през нощта се проверяват, когато е целесъобразно.

3. В случай че не е била извършена проверка на кораб на място за заставане на котва, тази проверка не се счита за неизвършена, ако:

а) в срок от 15 дни, считано от действителния час на отплаване, корабът бъде проверен в друго пристанище или място за заставане на котва в Съюза или региона на Парижкия МР в съответствие с приложение I;

б) корабът акостира в пристанището само през нощта или времетраенето на престоя е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен, и причината проверката да не бъде извършена е отбелязана в базата данни за проверките; или

в) компетентният орган счита, че проверката би застрашила безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, или на пристанището, или на морската среда, и причината за проверката да не бъде извършена е отбелязана в базата данни за проверките.“

б) добавя се следният параграф:

„4. Ако проверката не е извършена поради извънредни и непредвидени обстоятелства, тя не се счита за неизвършена проверка и причината да не бъде извършена се отбелязва в базата данни за проверките. Тези обстоятелства се обосновават надлежно и се докладват на Комисията.“

7) Член 9 се заличава;

8) В член 10 параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Рисковият профил на кораба се определя от съчетание от общи рискови параметри, рискови параметри, свързани с предходни данни за кораба, и рискови параметри, свързани с околната среда, както следва:

а) Общи параметри

Общите параметри се основават на вида, експлоатационната възраст, знамето, участващите признати организации и показателите на дружеството в съответствие с част I.1 от приложение I и приложение II.

б) Параметри, свързани с предходни данни за кораба

Параметрите, свързани с предходни данни за кораба, се основават на броя неизправности и задържания за даден период в съответствие с приложение I, част I.2 и приложение II.

в) Параметри, свързани с околната среда

Параметрите, свързани с околната среда, се основават на броя неизправности, свързани с конвенциите MARPOL 73/78, AFS 2001, Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г., Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция в съответствие с част I.3 от приложение I и приложение II.

3. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на методиката за разглеждане на общи рискови параметри във връзка по-специално с критериите за държавата на знамето и критериите за показателите на дружеството, приети съгласно Парижкия МР през 2019 г., с които се утвърждават списъци с високи, средни и ниски показатели. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“

9) Член 13 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква в) се заменя със следното:

„в) да констатира удовлетворително общо състояние, включително хигиенно, на кораба, в това число на машинната зала и помещенията за екипажа.“

б) параграф 2 се заличава;

10) Член 14 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Посочените по-долу категории кораби отговарят на условията за извършване на разширена проверка в съответствие с част II, точки 3А и 3Б от приложение I:

а) кораби с високорисков профил;

б) пътнически кораби, кораби за насипни товари, нефтени танкери, газовози, танкери за вредни течни вещества (ВТВ) или химикаловози, които са на повече от 12 години;

в) кораби с високорисков профил или пътнически кораби, кораби за насипни товари, нефтени танкери, газовози, танкери за ВТВ или химикаловози, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори;

г) кораби, които преминават проверка след издадена заповед за отказ на достъп в съответствие с член 16 и член 21, параграф 4.“

б) параграф 3 се заличава;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Разширена проверка се извършва, доколкото е възможно, от не по-малко от двама инспектори по държавен пристанищен контрол. Ако това не е възможно, причините се отбелязват надлежно в базата данни за проверките. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които подлежат на проверка, е установен в приложение VII. Комисията приема актове за изпълнение, в които се предвиждат подробни правила за осигуряване на еднакви условия за прилагане на приложение VII. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“

11) Член 14а се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Член 11, буква а) и член 14 не се прилагат за ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, които подлежат на проверка съгласно настоящия член.“

б) вмъква се следният параграф:

„4а. Операторът или капитанът на кораба следи за това в експлоатационния график да бъде заложено достатъчно време за извършването на проверките, предвидени в точка 1.1 и точка 2, буква а) от приложение XVII.“

12) Член 16 се изменя, както следва:

а) параграфи 1 – 4 се заменят със следното:

„1. Държавата членка отказва достъп до пристанищата и местата си за заставане на котва на всеки кораб, който:

а) плава под знамето на държава, включена в списъка с ниски показатели, приет съгласно Парижкия МР въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 36 месеца в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР; или

б) плава под знамето на държава, включена в списъка с високи или средни показатели, приет съгласно Парижкия МР въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 24 месеца в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР.

Първа алинея от настоящия параграф не се прилага за случаите, посочени в член 21, параграф 6.

Отказът на достъп става приложим веднага щом корабът напусне пристанището или мястото за заставане на котва, където е бил задържан за трети път и където е издадена заповедта за отказ на достъп.

2. Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичането на тримесечен срок, считано от датата на издаването ѝ, и ако са изпълнени условията, изброени в точки 3 – 6 от приложение VIII.

Ако спрямо кораба има издадена втора заповед за отказ на достъп, тази заповед за отказ на достъп се отменя само след изтичането на 12-месечен срок.

3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР, води до налагането на отказ на достъп на кораба във всички пристанища и места за заставане на котва в Съюза. Тази трета заповед за отказ на достъп може да бъде отменена след изтичането на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта и само ако:

а) корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада в списъка с ниски показатели или в списъка със средни показатели;

б) задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета (*);

в) корабът е управляван от дружество с високи показатели, съгласно част I.1 от приложение I; и

г) са спазени условията, изброени в точки 3 – 6 от приложение VIII.

На всеки кораб, който след изтичането на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта за отказ на достъп не отговаря на критериите, изброени в първа алинея, се налага постоянен отказ на достъп до всички пристанища и места за заставане на котва в Съюза.

4. След третия отказ за достъп в пристанище или място за заставане на котва в Съюза всяко последващо задържане на кораб, плаващ под знамето на държава, която е включена в списъка със средни или ниски показатели, води до налагането на постоянен отказ на достъп на кораба до всички пристанища и места за заставане на котва в Съюза.

(*) Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11).“

б) вмъкват се следните параграфи:

„4а. На кораб, плаващ под знамето на държава, включена в списъка с високи показатели, на който е бил отказан достъп три или повече пъти и който по време на първата му проверка в Съюза след този трети или следващ по ред отказ на достъп е задържан в пристанище или място за заставане на котва в Съюза:

а) се отказва достъп до всяко пристанище или място за заставане на котва в Съюза за срок от 24 месеца, ако задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009;

б) се налага постоянен отказ на достъп до всяко пристанище или място за заставане на котва в Съюза, ако задължителните свидетелства или свидетелствата за клас на кораба не са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009.

4б. Срокът на отказа на достъп при многократно задържане се удължава с 12 месеца в случаите, когато се прилага мярка за отказ на достъпа в съответствие с член 21, параграф 4.“

13) В член 17 първа алинея се заменя със следното:

„При завършването на проверката инспекторът изготвя доклад от проверката в съответствие с приложение IX. Копие от доклада от проверката се връчва на капитана на кораба.“

14) В член 19, параграф 4 първа алинея се заменя със следното:

„4. Ако от проверката става ясно, че корабът не е оборудван с устройство за записване на данните от пътуването, и използването на такова устройство за записване е задължително в съответствие с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), компетентният орган предприема мерки за задържането на кораба.

(*) Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).“

15) В член 20 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Собственикът или операторът на кораб или представителят на собственика или оператора в държавата членка има право да обжалва всяка заповед за задържане или за отказ на достъп, издадена от компетентния орган. Обжалването не спира изпълнението на заповедта за задържане или за отказ на достъп.“

16) Член 21 се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки предприемат мерки, за да гарантират налагането на отказ на достъп до всички пристанища или места за заставане на котва в Съюза на корабите, посочени в параграф 1 от настоящия член, и на задържаните кораби, посочени в член 19, параграф 2, които:

а) се отправят към открито море, без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на някоя държава членка в пристанището на проверката; или

б) на които е разрешено да се отправят към открито море, при условие че ще изпълнят приложимите изисквания на конвенциите, като за тази цел впоследствие акостират в кораборемонтната работилница, посочена съгласно параграф 1 от настоящия член, но които не изпълнят това условие.

Заповедта за отказ на достъп подлежи на изпълнение от датата на издаването ѝ. Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичането на 12-месечен срок, считано от датата на издаване на заповедта, и ако са изпълнени условията, изброени в точки 3 – 6 от приложение VIII.“

б) параграфи 5 и 6 се заменят със следното:

„5. При обстоятелствата, посочени в параграф 4, първа алинея, буква а), компетентният орган на държавата членка, в която са били констатирани неизправностите по кораба, предупреждава незабавно компетентните органи на всички останали държави членки.

При обстоятелствата, посочени в параграф 4, първа алинея, буква б), компетентният орган на държавата членка, в която се намира кораборемонтната работилница, уведомява незабавно органа на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, независимо дали корабът е пристигнал. Когато компетентният орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, узнае, че корабът не е акостирал в кораборемонтната работилница, той незабавно предупреждава компетентните органи на всички останали държави членки.

Ако при обстоятелствата, посочени в параграф 4, първа алинея, буква б), когато кораборемонтната работилница, посочена съгласно параграф 1, не се намира в държава членка и компетентният орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, узнае, че корабът не е акостирал в кораборемонтната работилница, той незабавно предупреждава компетентните органи на всички останали държави членки.

Преди да откаже достъп на кораба, държавата членка може да поиска консултации с администрацията на неговата държава на знамето.

6. Чрез дерогация от параграф 4, достъпът на кораб съгласно посочения параграф до определено пристанище или място за заставане на котва може да бъде разрешен от съответния орган на държавата на това пристанище в случай на непреодолима сила или поради първостепенни съображения за безопасност, за да се намали или сведе до минимум рискът от замърсяване или за да се отстранят неизправностите в съответствие с параграф 1, при условие че собственикът, операторът или капитанът на кораба е взел подходящи мерки, за да се гарантира безопасното влизане на кораба в пристанището или мястото за заставане на котва, които компетентният орган на тази държава членка преценява като задоволителни.“

17) В член 22 параграф 7 се заменя със следното:

„7. В сътрудничество с държавите членки и държавите – страни по Парижкия МР, и въз основа на експертните знания и опит, придобити на равнището на държавите членки в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията разработва програма за професионално обучение в подкрепа на обучението и оценяването от държавите членки на професионалните умения на инспекторите по държавен пристанищен контрол, за да допълни политиката на Парижкия МР по отношение на обучението и с оглед на хармонизирането на практиките в областта на държавния пристанищен контрол.

В сътрудничество с държавите членки и държавите – страни по Парижкия МР, Комисията непрекъснато набелязва и предприема действия във връзка с нови потребности от обучение, като предоставя съдействие във връзка с изменението на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за обучение на инспекторите, по-специално във връзка с новите трудности при морската безопасност, свързани с екологичните, социалните и трудовите аспекти и новите технологии, както и съдействие във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти.“

18) В член 23 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в държава членка, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, в зависимост от случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения и които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността, включително на безопасното плаване на кораба или на безопасността на моряците на борда, или да представляват заплаха за морската среда.

2. Когато пристанищните власти или органи, при изпълнението на обичайните си задължения, узнаят, че на кораб, намиращ се в тяхното пристанището, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността, включително на безопасното плаване на кораба или на безопасността на моряците на борда, или които могат да представляват заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на пристанището.“

19) В член 24 параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Държавите членки предприемат подходящи мерки, за да гарантират, че информацията за действителния час на пристигане и на отплаване на всеки кораб, който акостира в тяхно пристанище или място за заставане на котва, заедно с идентификационна информация за това пристанище или място за заставане на котва, се предават в срок от три часа съответно от часа на пристигане или на отплаване в базата данни за проверките чрез системата на Съюза за обмен на морска информация „SafeSeaNet“, посочена в член 3, буква т) от Директива 2002/59/ЕО. След предаването на тази информация в базата данни за проверките чрез SafeSeaNet, държавите членки са освободени от задължението за предоставяне на данни в съответствие с точка 1.2 и точка 2, букви а) и б) от приложение XIV към настоящата директива.

3. Държавите членки гарантират, че информацията, свързана с извършените проверки съгласно настоящата директива, се прехвърля в базата данни за проверките веднага щом са готови докладите от извършените проверки или при отмяна на задържането.

Държавите членки гарантират, че информацията, прехвърлена в базата данни за проверките, се потвърждава за целите на публикуването в рамките на 72 часа. Ако това е осъществимо, преди прехвърлянето му в базата данни докладът от проверката се валидира от инспектор по държавен пристанищен контрол или друг надлежно упълномощен служител на компетентния орган, който не е бил част от екипа, извършил проверката.“

20) Вмъква се следният член:

„*Член 24а*

Електронни свидетелства

Комисията, в тясно сътрудничество с държавите членки, приема актове за изпълнение с цел определяне на функционалните и техническите спецификации за инструмент за валидиране на задължителните електронни свидетелства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“

21) Член 25 се заменя със следното:

„*Член 25*

Обмен на информация и сътрудничество

Всяка държава членка гарантира, че пристанищните ѝ власти или органи, или други съответни власти или органи, предоставят на компетентния орган следната информация, с която разполагат:

а) информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива, с Директива 2002/59/ЕО и с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета (*), както и, ако е приложимо, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004;

б) информация относно кораби, които са се отправили към открито море, без да са спазили член 7 от Директива (ЕС) 2019/883;

в) информация относно кораби, на които е отказано влизане или им е разпоредено да напуснат пристанище от съображения за сигурност;

г) информация за явни нередности, докладвани в съответствие с член 23.

(*) Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).“

22) Член 30 се заменя със следното:

„*Член 30*

Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите членки

Комисията събира необходимата информация и осъществява посещения в държавите членки с цел да се гарантира ефективното прилагане на настоящата директива и да се осъществява мониторинг на цялостното функциониране на режима на Съюза за държавен пристанищен контрол в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002.

Всяка държава членка разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството, която обхваща свързаните с държавата на пристанището оперативни аспекти от дейностите на нейната администрация, пряко участваща в проверките. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти за качество до 6 юли 2032 г.“

23) Член 30а се заменя със следното:

„*Член 30а*

Делегирани актове

Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 30б за изменение на член 2, точка 1 по отношение на списъка на конвенциите, съдържащ се в посочената разпоредба, след като конвенциите са били приети като съответен инструмент съгласно Парижкия МР, и за изменение на приложение VI с цел добавяне или актуализиране на

съдържащия се в посоченото приложение списък на процедурите, насоките, инструкциите и циркулярните писма, свързани с държавния пристанищен контрол, приети съгласно Парижкия МР и съдържащи се в посоченото приложение.“

24) Вмъква се следният член:

„*Член 31а*

Изменения на конвенциите

Измененията на конвенциите се прилагат, без да се засяга процедурата за установяване на съответствие, предвидена в член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.“

25) Член 33 се заменя със следното:

„*Член 33*

Актове за изпълнение

При приемането на актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 3, член 14, параграф 4, член 15, параграф 4, член 18а, параграф 7, член 23, параграф 5, член 24а, параграф 1 и член 27, втора алинея, в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграф 2, Комисията следи по-специално тези актове да са съобразени с експертните знания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Съюза, и да са основани на експертния опит във връзка с Парижкия МР.“

26) Член 35 се заменя със следното:

„*Член 35*

Доклад относно прилагането

В срок до 6 юли 2032 г. и на всеки пет години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането и спазването на настоящата директива. Въз основа на този доклад Комисията определя дали е необходимо да представи законодателно предложение за изменение на настоящата директива или за приемане на допълнителни правни актове в тази област.

След като ИМО приключи преразглеждането на показателя за въглероден интензитет Комисията оценява пригодността на показателя за въглероден интензитет като параметър, свързан с околната среда, който да бъде използван за определяне на рисковия профил на корабите съгласно настоящата директива. Въз основа на тази оценка Комисията разглежда възможността да представи законодателно предложение, доколкото е целесъобразно.“

27) Приложение I се заменя с текста, съдържащ се в приложение I към настоящата директива;

28) Приложение II се заменя с текста, съдържащ се в приложение II към настоящата директива;

29) Приложение III се заличава;

30) Приложение IV се заменя с текста, съдържащ се в приложение III към настоящата директива;

31) Приложение VI се заменя с текста, съдържащ се в приложение IV към настоящата директива;

32) Приложение VIII се заменя с текста, съдържащ се в приложение V към настоящата директива;

33) Приложение XII се заменя с текста, съдържащ се в приложение VI към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват до 6 юли 2027 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Чрез дерогация от параграф 1, държавите членки, които нямат морски пристанища и които могат да докажат, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища за три предходни години, по-малко от 5 % са кораби, обхванати от настоящата директива, може да дерогират от задължението за транспониране и прилагане на настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 27 ноември 2024 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	BÓKA J.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕЛЕМЕНТИ НА СИСТЕМАТА НА СЪЮЗА ЗА ДЪРЖАВНИ ПРИСТАНИЩНИ ПРОВЕРКИ

(посочени в член 5)

Системата Съюза за държавни пристанищни проверки включва следните елементи:

I. Рисков профил на корабите

Рисковият профил на корабите се определя чрез съчетание от посочените по-долу общи параметри, параметри, свързани с предходни данни за кораба, и параметри, свързани с околната среда.

1. Общи параметри

а) Вид на кораба

Счита се, че пътническите кораби, корабите за насипни товари, нефтените танкери, газовозите, танкерите за ВТВ и химикаловозите представляват повишен риск.

б) Възраст на кораба

Счита се, че корабите на повече от 12 години представляват повишен риск.

в) Показатели на държавата на знамето

i) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с голям брой задържания в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с малък брой задържания в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава, която е ратифицирала всички задължителни актове на ИМО и МОТ, изброени в член 2, точка 1, представляват понижен риск.

г) Признати организации

i) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с ниски или много ниски показатели от гледна точка на брой задържания в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с високи показатели от гледна точка на брой задържания в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Корабите, на които са издадени свидетелства от организации, признати в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009.

д) Показатели на дружеството

i) Счита се, че корабите на дружество с ниски или много ниски показатели, определени въз основа на броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите на дружество с високи показатели, определени въз основа на броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Съюза и региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

2. Параметри, свързани с предходни данни за кораба

i) Счита се, че корабите, които са били задържани повече от един път, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, които при проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали по-малко на брой неизправности от посочения в приложение II, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, които не са били задържани през периода, посочен в приложение II, представляват понижен риск.

Рисковите параметрите се съчетават, като се използва скала за оценка, която отразява относителната тежест на всеки параметър върху общия риск на кораба, с цел да се определят следните рискови профили на кораба:

— висок риск,

— стандартен риск,

— нисък риск.

При определянето на тези рискови профили се отдава по-голямо значение на параметрите, които се отнасят до вида на кораба, показателите на държавата на знамето, признатите организации и показателите на дружеството.

3. Параметри, свързани с околната среда

Счита се, че корабите, които при проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали повече на брой неизправности от свързаните с конвенциите MARPOL 73/78, AFS 2001, Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво, Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция, от посочения в приложение II, представляват повишен риск.

II. Проверки на корабите

1. Периодични проверки

Периодичните проверки се провеждат на предварително определени интервали. Тяхната честота се определя от рисковия профил на корабите. Интервалът между периодичните проверки на корабите с висок риск не може да надвишава шест месеца. Интервалът между периодичните проверки на кораби с други рискови профили се увеличава с намаляването на риска.

Държавите членки извършват периодична проверка на:

— всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза или региона на Парижкия МР през последните шест месеца. По отношение на корабите с висок риск условията за извършване на проверка се приемат за изпълнени, считано от 5-ия месец;

— всеки кораб със стандартен рисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза или региона на Парижкия МР през последните 12 месеца. По отношение на корабите със стандартен риск условията за извършване на проверка се приемат за изпълнени, считано от 10-ия месец;

— всеки кораб с нискорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза или региона на Парижкия МР през последните 36 месеца. По отношение на корабите с нисък риск условията за извършване на проверка се приемат за изпълнени, считано от 24-ия месец.

2. Допълнителни проверки

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни или непредвидени фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Въпреки това необходимостта от извършване на допълнителна проверка въз основа на непредвидени фактори зависи от професионалната преценка на инспектора.

2A. Първостепенни фактори

Корабите, за които се прилагат посочените по-долу първостепенни фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка:

— корабите, които са били спрени или извадени от техния клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в рамките на Съюза или региона на Парижкия МР;

— корабите, които са били предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава членка;

— корабите, които не могат да бъдат открити в базата данни за проверките;

— корабите, които:

— са участвали в сблъскване, засядане на плитчина или засядане на брега по пътя към пристанището;

— са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадни води;

— са извършвали хаотични или небезопасни маневри, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ИМО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване;

— са били забранени преди това (първа проверка след отмяна на заповедта за отказ на достъп); или

— са участвали в сериозен инцидент, по-специално голям пожар на борда, повреда на двигателя и произшествия с фатален изход.

2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат посочените по-долу непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Необходимостта от извършване на допълнителна проверка зависи от професионалната преценка на компетентния орган:

— корабите, притежаващи свидетелства, издадени от бивша призната организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в рамките на Съюза или региона на Парижкия МР;

— корабите, за които е било съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на корабите или да представляват заплаха за околната среда съгласно член 23 от настоящата директива. Тези съобщения могат да включват информация от службите по морския трафик относно плаването на корабите;

— корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления, посочени в Директива (ЕС) 2019/883;

— корабите, които са били предмет на доклад или жалба, включително подадена на сушата жалба, от капитана, член на екипажа или друго лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и труд на борда или предотвратяването на замърсяване, освен ако засегнатата държава членка не смята доклада или жалбата за явно неоснователни;

— корабите, във връзка с които е било съобщено за наличието на все още неотстранена неизправност съгласно Кодекса ISM (3 месеца след установяването на неизправността);

— корабите, които вече са били задържани преди повече от 3 месеца;

— корабите, във връзка с които е било съобщено за наличието на проблеми по отношение на техния товар, по-специално за вредни и опасни товари;

— корабите, които са експлоатирани по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда;

— корабите, за които има информация от надежден източник, че са с рискови параметри, които се различават от записаните, и чието ниво на риск следователно е повишено;

— корабите, за които има одобрен план за действие за отстраняване на нередностите съгласно член 19, параграф 2а, но за които изпълнението на този план не е проверено от инспектор.

3. Схема за подбор

3А. Корабите с приоритет I се проверяват по следния начин:

а) Разширена проверка се извършва на:

— всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните шест месеца;

— всеки пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

б) Първоначална проверка или, когато е целесъобразно, задълбочена проверка се извършва на:

— всеки кораб, различен от пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

в) В случай на първостепенен фактор:

— задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз на повече от 12 години;

— задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз, на повече от 12 години;

— разширена проверка се извършва на всеки кораб при първата проверка след отмяната на заповед за отказ на достъп.

3Б. Когато компетентният орган реши да провери кораб с приоритет II, се прилагат следните правила:

а) Разширена проверка се извършва на:

— всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните 5 месеца;

— всеки пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца; или

— всеки пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

б) Първоначална проверка или, когато е целесъобразно, задълбочена проверка се извършва на:

— всеки кораб, различен от пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца; или

— всеки кораб, различен от пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

в) В случай на непредвиден фактор:

— задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил или на всеки пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз на повече от 12 години;

— задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз, на повече от 12 години.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

СТРУКТУРА НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ НА КОРАБИТЕ

(съгласно член 10, параграф 2)

				Профил			
				Кораб с високорисков профил (КВРП)		Кораб със стандартен рисков профил (КСРП)	Кораб с нискорисков профил (КНРП)
Общи параметри				Критерии	Оценка в точки	Критерии	Критерии
1	Вид на кораба			Пътнически кораб, кораб за насипни товари, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ или химикаловоз	1	кораб, който не представлява повишен или понижен риск	Всички видове
2	Възраст на кораба			Всички видове >12 г.	1		На всякаква възраст
3а	Знаме	Ниски показатели			2		Високи показатели
3б		Ратифицирани са всички актове на ИМО/МОТ, изброени в член 2		—	—		Да
4а	Призната организация n	Показатели	Високи	—	—		Високи
			Средни	—	—		—
			Ниски	Ниски	1		—
			Много ниски	Много ниски			—
4б		Признати от ЕС		—	—		Да
5	Дружество	Показатели	Високи	—	—		Високи
			Средни	—	—		—
			Ниски	Ниски	2		—
			Много ниски	Много ниски			—

			Профил			
			Кораб с високорисков профил (КВРП)		Кораб със стандартен рисков профил (КСРП)	Кораб с нискорисков профил (КНРП)
Общи параметри			Критерии	Оценка в точки	Критерии	Критерии
Параметри, свързани с предходни данни за кораба						
6	Брой регистрирани неизправности при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 6 при една от проверките	1		≤ 5 при всяка отделна проверка (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)
7	Брой задържания през предходните 36 месеца	Задържани	≥ 2 задържания	1		Няма задържания
Параметри, свързани с околната среда						
8	Брой неизправности, свързани с конвенциите MARPOL 73/78, AFS от 2001 г., Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г., Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция, регистрирани при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 2 при една от проверките	1		

КВРП са кораби, които отговарят на критериите за общ сбор от 5 или повече точки по скалата за оценка.

КНРП са кораби, които отговарят на всички критерии за нискорискови параметри.

КСРП са кораби, които не са нито КВРП, нито КНРП.

“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСЪК НА СВИДЕТЕЛСТВА И ДОКУМЕНТИ

(съгласно член 13, параграф 1)

Списък на свидетелствата и документите, които, доколкото е приложимо, следва да бъдат проверявани като минимум по време на проверката (в зависимост от случая):

1. Международно свидетелство за тонаж;
2. Доклади за предишни проверки на държавния пристанищен контрол;
3. Свидетелство за безопасност на пътнически кораб (SOLAS 1974 г., правило I/12);
4. Свидетелство за безопасност на конструкцията на товарен кораб (SOLAS 1974 г., правило I/12);
5. Свидетелство за безопасност на оборудването на товарен кораб (SOLAS 1974 г., правило I/12);
6. Свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб (SOLAS 1974 г., правило I/12);
7. Свидетелство за безопасност на товарен кораб (SOLAS 1974 г., правило I/12);
8. Свидетелство за освобождаване (SOLAS 1974 г., правило I/12);
9. Документ за минималното безопасно комплектоване с екипаж (SOLAS 1974 г., правило V/14.2);
10. Международно свидетелство за товарните водолинии (LL 66, член 16.1);
11. Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии (LL 66, член 16.2);
12. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт (MARPOL, анекс I, правило 7.1);
13. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние (NLS) (MARPOL, анекс II, правило 9.1);
14. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с канални нечистотии (ISPPC) (MARPOL, анекс IV, правило 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на въздуха (IAPPC) (MARPOL, анекс VI, правило 6.1);
16. Международно свидетелство за енергийна ефективност (MARPOL, анекс VI, правило 6);
17. Международно свидетелство за управление на баластните води (IBWMC) (Конвенция за баластните води, член 9.1, буква а) и правило E-2);
18. Международно свидетелство за противообрастваща система (свидетелство IAFS) (AFS 2001 г., анекс 4, правило 2);
19. Декларация за противообрастваща система (AFS 2001 г., анекс 4, правило 5);
20. Международно свидетелство за сигурност на кораба (ISSC) или временно международно свидетелство за сигурност на кораба (Кодекс ISPS, част A/19 и допълнения);
21. Свидетелства за капитани, лица от командния състав или лица от редовия състав, издадени в съответствие с Конвенцията STCW (Конвенция STCW, член VI, правило I/2 и Кодекс STCW, раздел A-I/2);
22. Копие от документа за съответствие или копие от временния документ за съответствие, издаден в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (DoC) (Кодекс ISM) (SOLAS 1974 г., правило IX/4.2, Кодекс ISM, параграфи 13 и 14);
23. Свидетелство за управление на безопасността или временно свидетелство за управление на безопасността, издадено в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (SMC) (SOLAS 1974 г, правило IX/4.3, Кодекс ISM, параграфи 13 и 14);
24. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние или свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние, в зависимост от случая (Кодекс IGC, правило 1.5.4 или Кодекс GC, правило 1.6);

25. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние или свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние, в зависимост от случая (Кодекс IBC, правило 1.45.4 и Кодекс BCH, правило 1.6.3);

26. Свидетелство за годност по INF (Международен кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци на борда на кораби) (SOLAS 1974 г., правило VII/16 и Кодекс INF, правило 1.3);

27. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (CLC 92, член VII.2);

28. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с бункерно гориво (Конвенция за корабното гориво от 2001 г., член 7.2);

29. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване по отношение на отговорността за отстраняване на потънало имущество (Конвенция от Найроби, член 12);

30. Свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове и разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове (SOLAS 1974 г., правило X/3.2 и Кодекс HSC 94/00, правила 1.8.1 и 1.9);

31. Документ за съответствие със специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товари (SOLAS 1974 г., правило II-2/19.4);

32. Документ за разрешително за превоз на зърно и ръководство за товарене на зърно (SOLAS 1974 г. правило VI/9; Международен кодекс за безопасен превоз на насипно зърно, раздел 3);

33. Декларация за съответствие на схемата за оценяване на състоянието (CAS), окончателен доклад и протокол за преглед по CAS (MARPOL 73/78, анекс I, правила 20 и 21; резолюция MEPC.94 (46), изменена с резолюции MEPC.99 (48), MEPC.112 (50), MEPC.131 (53), MEPC.155 (55) и MEPC.236 (65));

34. Документ за непрекъснат запис на историята на кораба (SOLAS 1974 г., правило XI-1/5);

35. Регистър на течните горива, части I и II (MARPOL 73/78, анекс I, правила 17 и 36);

36. Регистър на товара (MARPOL 73/78, анекс II, правило 15);

37. Дневник за отпадъци, части I и II (MARPOL 73/78, анекс V, правило 10.3);

38. План за управление на твърдите отпадъци (MARPOL 73/78, анекс V, правило 10; резолюция MEPC.220 (63);

39. Корабен дневник и записи за нивото и статуса „включен/изключен“ на корабните дизелови двигатели (MARPOL 73/78, анекс VI, правило 13.5.3);

40. Корабен дневник за смяна на вида на горивото (MARPOL 73/78, анекс VI, правило 14.6);

41. Регистър на озоноразрушаващите вещества (MARPOL 73/78, анекс VI, правило 12.6);

42. Регистър на баластните води (BWRB) (Конвенция за баластните води, член 9.1, буква б) и правило B-2);

43. Стационарни системи за гасене на пожари с газ – свидетелство за освобождаване на товарни отделения и списък на товарите (SOLAS 1974 г., правило II-2/10.7.1.4);

44. Манифест за опасни товари или план за складиране (SOLAS 1974 г., правила VII/4 и VII/7-2; MARPOL 73/78, анекс III, правило 54);

45. За нефтени танкери – записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход под баласт (MARPOL 73/78, анекс I, правило 31.2);

46. План за сътрудничество при търсене и спасяване за пътнически кораби, плаващи по фиксирани маршрути (SOLAS 1974 г., правило V/7.3);

47. За пътнически кораби – списък на експлоатационните ограничения (SOLAS 1974 г., правило V/30.2);

48. Морски карти и морски публикации (SOLAS 1974 г., правила V/19.2.1.4 и V/27);

49. Записи на почивните часове и таблица на работното време на борда (Кодекс STCW, раздели A-VIII/1.5 и 1.7; Конвенция 180 на МОТ, членове 5.7 и 8.1; и Морска трудова конвенция от 2006 г. (МТК), стандарти A.2.3.10 и A.2.3.12);

50. Морско трудово свидетелство;

51. Декларация за спазване на морските трудови норми, части I и II;

52. Сведения за машинни помещения с безвахтено обслужване (SOLAS 1974 г., правило II-I/46.3);

53. Удостоверения, изисквани съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*);

54. Удостоверения, изисквани съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета (**);

55. Свидетелство за инвентарния опис на опасни материали или свидетелство за съответствие, в зависимост от случая, съгласно Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета (***);

56. Документ за спазени изисквания, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета (****).

(*) Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128).

(**) Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 24).

(***) Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1).

(****) Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).“

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

„ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(съгласно член 15, параграф 1)

Всички технически инструкции и циркулярни писма по Парижкия МР, в тяхната последна редакция:

Технически инструкции на Комитета за държавен пристанищен контрол (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Кодекс на добрите практики

— PSCC53-2020-08 Определения и съкращения

Общо по Парижкия МР

— PSCC54-2021-03 Вид на проверката

— PSCC56-2023-06 Задържане и предприемане на действия

— PSCC56-2023-04 Образци на формуляри

— PSCC52-2019-05 Оперативен контрол

— PSS43-2010-11 Освобождавания от държавата на знамето

— PSCC51-2018-13 Спиране на операция

— PSCC49-2016-11 Изпитване за прекъсване на електроснабдяването

— PSCC53-2020-06 Отказ за достъп (забрана)

— PSCC50-2017-12 Структура на кораби за насипни товари/нефтени танкери

— PSCC43-2010-06 Поставяне на сух док

— PSCC53-2020-11 Разрешаване за еднократно пътуване до ремонтен завод за неизправности при „случайни повреди“

Конвенция SOLAS

— PSCC56-2023-05 Кодекс ISM

— PSCC54-2021-02 Кодекс ISPS

— PSCC51-2018-12 Система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS)

— PSCC43-2010-32 Устройство за записване на данните от пътуването (VDR)

— PSCC43-2010-09 Информационни листове за безопасност на материала

— PSCC43-2010-21 Световна морска система за бедствие и безопасност (GMDSS)

— PSCC44-2011-16 Куки за освобождаване на спасителна лодка при натоварване

— PSCC45-2012-10 Устойчивост при повреда на танкери

— PSCC55-2022-05 Протокол от изпитване за съответствие LRIT

— PSCC43-2010-28 Измервания на дебелината ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Измерване на дебелината

— PSCC51-2018-11 Полярен кодекс

— PSCC55-2022-02 Кодекс IGF

Конвенция MARPOL

— PSCC46-2013-18 анекс I към MARPOL Маслоуловител (OWS)

— PSCC43-2010-39 анекс II към MARPOL Отстраняване

— PSCC47-2014-08 анекс III към MARPOL Международен кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG)

— PSCC55-2022-07 анекс IV към MARPOL Отпадъчни води

— PSCC52-2019-07 анекс V към MARPOL Отпадъци

— PSCC56-2023-07 анекс VI към MARPOL Замърсяване на въздуха

— PSCC43-2010-38 Измиване на суров нефт

— PSCC44-2011-20 MARPOL Разследване

Международна конвенция за товарните водолинии

— PSCC54-2021-06 Международна конвенция за товарните водолинии

Конвенция AFS

— PSCC47-2014-13 Противообрастващи системи

Конвенция за корабното гориво

— PSCC56-2023-02 Конвенции, свързани с финансовата отговорност

Освидетелстване на моряците и комплектоване с екипаж

— PSCC56-2023-08 Освидетелстване на моряците и комплектоване с екипаж (STCW, МТК и SOLAS)

Конвенция за баластните води

— PSCC51-2018-09 Конвенция за баластните води

Конвенции на МОТ

— PSCC52-2019-10 Морска трудова конвенция от 2006 г.

— PSCC53-2020-14 Работни часове или почивка и годност за дежурство.“

ПРИЛОЖЕНИЕ V

„ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ОТКАЗА НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА И МЕСТА ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА В РАМКИТЕ НА СЪЮЗА

(съгласно член 16 и член 21, параграф 4)

1) Ако са изпълнени условията, описани в член 16, параграф 1, компетентните пристанищни власти в пристанището, където корабът е задържан за трети път, уведомяват писмено капитана на кораба, че ще бъде издадена заповед за отказ на достъп, която ще се изпълни веднага след като корабът напусне пристанището. Заповедта за отказ на достъп се изпълнява веднага след като корабът напусне пристанището, след като нередностите, довели до задържането, са били отстранени.

2) Компетентните органи изпращат копие от заповедта за отказ на достъп до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави членки, както и до останалите държави - страни по Парижкия МР, Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган незабавно актуализира също така базата данни за проверките с информация относно отказа на достъп.

3) За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабособственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата членка, която е издала заповедта за отказ на достъп. Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след посещение на борда на кораба от контрольор, който е надлежно упълномощен от администрацията на държавата на знамето, от който става ясно, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите. Администрацията на държавата на знамето представя на компетентния орган доказателство за извършеното посещение на борда на кораба. Документът може да бъде под формата на официална декларация, която трябва да бъде изготвена от администрацията на държавата на знамето, а не от призната организация.

4) Искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва също така да бъде придружено, когато е приложимо, от документ на класификационното дружество, което е дало клас на кораба след посещение на борда на кораба от контрольор от класификационното дружество, от който става ясно, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от това дружество. Класификационното дружество представя на компетентния орган доказателство за извършеното посещение на борда на кораба.

5) Заповедта за отказ на достъп може да бъде отменена само след изтичането на срока по член 16 от настоящата директива, като дружеството трябва да отправи официално искане до държавния пристанищен орган на държавата членка, която е наложила забраната, и да представи документите, изисквани съгласно параграфи 3 и 4.

6) Искането, включващо изискваните документи, трябва да бъде подадено в държавата, в която е наложена забраната, най-малко един месец преди изтичането на срока на забраната. Ако този срок не бъде спазен, може да се допусне забавяне до един месец, след като наложилата забраната държава е получила искането.

7) Информационната система добавя по-голям коефициент на кораба и корабът се посочва като подлежащ на разширена проверка при следващото му акостиране в пристанище/място за заставане на котва в региона на Парижкия МР.

8) Компетентният орган също така уведомява писмено за своето решение администрацията на държавата на знамето, съответното класификационно дружество, останалите държави членки, останалите държави-страни по Парижкия МР, Комисията и секретариата на Парижкия МР. Освен това компетентният орган трябва незабавно да актуализира базата данни за проверките с информация относно отказа на достъп.

9) Информацията относно корабите, на които е отказан достъп до пристанищата на Съюза, трябва да бъде на разположение в базата данни за проверките и да бъде публикувана в съответствие с член 26 и приложение XIII.“

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

„ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ФУНКЦИОНАЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БАЗАТА ДАННИ ЗА ПРОВЕРКИТЕ

(съгласно член 24, параграф 1)

1) Базата данни за проверките включва най-малко следните функционални характеристики:

— включване на данни от проверките на държавите членки и на всички други държави-страни по Парижкия МР,

— осигуряване на информация за рисковия профил на корабите и за корабите, подлежащи на проверка,

— определяне на задълженията на всяка държава членка по отношение на извършването на проверки,

— предоставяне на списъците на държавите на знамето с високи, средни и ниски показатели съгласно член 16, параграф 1,

— предоставяне на данни за показателите на дружествата,

— определяне на елементите за проверка в рисковите области при извършването на всяка проверка.

2) Базата данни за проверките трябва да може да се адаптира към бъдещи промени и да осъществява обмен с други бази данни на Съюза, свързани с морската безопасност, включително SafeSeaNet, която предоставя информация за действителни акостирания на корабите в пристанищата на държави членки, както и, когато е целесъобразно, със съответните национални информационни системи.

3) Осигурява се вътрешна хипервръзка от базата данни за проверките към информационната система Equasis. Държавите членки насърчават инспекторите да ползват публичните и частните бази данни относно проверките на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.“