2024/3099

16.12.2024.

DIREKTIVA (EU) 2024/3099 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 27. studenoga 2024.

o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([2]),

budući da:

(1) Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) utvrđuju se pravila o sustavu inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke, kojim se brodovi koji ispunjavaju uvjete i pristaju u lukama Unije podvrgavaju inspekcijskom pregledu kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost posade na brodu te stanje broda i njegove opreme zahtjeve međunarodnih konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru, zaštiti morskog okoliša i uvjetima života i rada na brodovima svih zastava.

(2) Direktiva 2009/16/EZ temelji se na već postojećem dobrovoljnom sporazumu Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke („Pariški memorandum”) potpisanom 26. siječnja 1982. i konceptima podijeljenog tereta inspekcijskih pregleda, odabiru brodova za inspekcijske preglede na temelju rizika, usklađenim inspekcijskim pregledima i dijeljenju rezultata inspekcijskih pregleda.

(3) Od stupanja na snagu Direktive 2009/16/EZ dogodile su se promjene u međunarodnom regulatornom okruženju, posebno u Pariškom memorandumu i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) te je zabilježen tehnološki razvoj. Te promjene trebalo bi uzeti u obzir, kao i iskustvo stečeno u provedbi Direktive 2009/16/EZ.

(4) Od 2011. države članice ratificirale su niz međunarodnih konvencija te su one stupile na snagu. To su Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima donesena 13. veljače 2004. („Konvencija o BWM-u”) i Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina donesena 18. svibnja 2007. („Konvencija iz Nairobija”). Te bi međunarodne konvencije stoga trebalo uvrstiti na popis konvencija obuhvaćenih Direktivom 2009/16/EZ kako bi se omogućila njihova provedba kao dio sustava nadzora države luke.

(5) Kako bi se omogućio ažurirani i usklađeni sustav nadzora države luke, potrebno je imati način za brže ažuriranje popisa međunarodnih konvencija koje se provode u okviru nadzora države luke, a da se pritom Direktiva 2009/16/EZ ne mijenja u cijelosti. Stoga bi, nakon što se dosegne dogovorena razina ratifikacije za međunarodnu konvenciju, čime bi pokrenulo njezino stupanje na snagu, i nakon što je države potpisnice Pariškog memoranduma donesu kao relevantan instrument, Komisija trebala ažurirati popis konvencija navedenih u Direktivi 2009/16/EZ.

([1]) SL C, C/2023/876, 8.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 10. travnja 2024. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 18. studenoga 2024.
([3]) Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

(6) Međunarodna konvencija iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova, donesena 15. svibnja 2009. („Konvencija iz Hong Konga”), stupit će na snagu 26. lipnja 2025. Izvršavanje te konvencije trebalo bi predvidjeti Direktivom 2009/16/EZ.

(7) Međunarodni sporazumi i konvencije u ribarstvu, kao što su Sporazum iz Cape Towna iz 2012. o provedbi odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977 („Sporazum iz Cape Towna”), Konvencija br. 188 Međunarodne organizacije rada o radu u ribolovu iz 2007. i Međunarodna konvencija o standardima osposobljavanja, izdavanju svjedodžbi i držanju straže osoblja na ribarskim brodovima iz 1995. (STCW-F) mogu poboljšati sigurnost ribarskih plovila i radne i životne uvjete ribara na brodu te stvoriti ravnopravnije međunarodne uvjete u tom sektoru.

(8) Zbog svoje male veličine većina ribarskih plovila u Uniji plovi u teritorijalnim vodama pa vjerojatno neće biti podvrgnuta inspekcijskim pregledima u stranim lukama. To znači da će, općenito gledano, vjerojatno samo veća ribarska plovila duljine 24 metra i dulja, uzimajući u obzir definiciju duljine iz Sporazuma iz Cape Towna, koja su ujedno ribarska plovila koja najčešće podliježu međunarodnim konvencijama, ploviti u međunarodnim vodama i pristajati u lukama koje se ne nalaze u zemlji u kojoj su registrirana te će stoga podlijegati nadzoru države luke. Budući da se većina međunarodnih konvencija koje se primjenjuju na veća ribarska plovila razlikuje od onih koje se trenutačno provode nadzorom države luke i kako bi se izbjegli neželjeni učinci prelijevanja na postojeći sustav nadzora države luke, trebalo bi uspostaviti usporedan i odvojen sustav nadzora države luke za ribarska plovila.

(9) Međutim, zbog načina ribolova takva veća ribarska plovila ne plove u svim državama članicama. Stoga bi, za one države članice koje žele obavljati takve inspekcijske preglede, trebalo uspostaviti dobrovoljni sustav koji je usporedan s postojećim sustavom nadzora države luke i odvojen od njega kako bi se pružila fleksibilnost u načinu na koji se razvijaju standardi u nadzoru države luke. Takav sustav nadzora države luke za ribarska plovila duljine od 24 metra i dulja stoga se može slobodno razviti u državama članicama, državama potpisnicama Pariškog memoranduma i Komisiji, a da ih se ne uvrštava u sadašnji Pariški memorandum kako bi se poboljšala suradnja u nadzoru države luke u svim lukama Unije koje primaju takva plovila i povećala sigurnost u ribarskoj industriji, uključujući zdravlje i sigurnost ribara na plovilu. U tu bi svrhu trebalo razviti zaseban modul za postojeću bazu podataka inspekcijskih pregleda. Takav dobrovoljni sustav mogao bi pomoći državama članicama u kontekstu postupka ratifikacije Sporazuma iz Cape Towna i da se pripreme za njegovo stupanje na snagu, kako je odobreno Odlukom Vijeća 2014/195/EU ([4]), kako bi se utvrdili najviši izvedivi standardi sigurnosti većih ribarskih plovila.

(10) Mehanizmom pravičnog udjela predviđa se raspodjela tereta inspekcijskih pregleda među državama potpisnicama Pariškog memoranduma. Svakoj državi potpisnici dodjeljuje se određeni broj inspekcijskih pregleda. Taj broj predstavlja njezinu obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda ili njezin „pravični udio” koji treba provoditi svake godine. Prihvatljivost broda za inspekcijski pregled prvenstveno se određuje prema vremenu proteklom od posljednjeg inspekcijskog pregleda, u kombinaciji s profilom rizičnosti broda, kojim se utvrđuju razmaci između inspekcijskih pregleda kao i opseg inspekcijskih pregleda. Brodove iz prioritetne skupine II. može se pregledati dok se brodove iz prioritetne skupine I. mora pregledati.

(11) Državama članicama trebalo bi dopustiti da ne obave određeni broj „prioritetnih” inspekcijskih pregleda, a da to ne utječe na ispunjavanje njihovih obveza u pogledu inspekcijskih pregleda. U nekim državama članicama broj prioritetnih brodova koji stvarno pristaju u njihovim lukama tijekom određene godine može biti veći ili manji od dodijeljene obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Utvrđeno je da alternativna metoda usklađivanja s mehanizmom pravičnog udjela za te (preopterećene ili nedovoljno opterećene) države članice nije fleksibilna te je stoga potrebno dotične odredbe uskladiti s odredbama Pariškog memoranduma.

(12) Državama članicama dopušteno je i da u određenim okolnostima odgode inspekcijske preglede brodova, pod uvjetom da se brod podvrgne inspekcijskom pregledu u sljedećoj luci pristajanja ili u roku od 15 dana. Tu bi mogućnost trebalo prilagoditi kako bi je mogle iskoristiti sve države članice. Određene kategorije brodova za koje se smatra da predstavljaju veći rizik i koja stoga ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled moraju prijaviti predviđeno vrijeme uplovljavanja u luku 72 sata prije uplovljavanja. Međutim, protekom godina zaključeno je da je ta obveza preveliko opterećenje za brodare i da nema dodanu vrijednost jer su informacije o predviđenom vremenu uplovljavanja nacionalnim tijelima ionako lakše dostupne u bazi podataka THETIS. Na temelju toga Pariškim memorandumom ukinuta je obveza obavješćivanja prije uplovljavanja te bi stoga s tim trebalo uskladiti Direktivu 2009/16/EZ.

([4]) Odluka Vijeća 2014/195/EU od 17. veljače 2014. kojom se države članice ovlašćuju za potpisivanje, ratificiranje ili pristupanje Sporazumu iz Cape Towna iz 2012. o provedbi odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977. (SL L 106, 9.4.2014., str. 4.).

(13) U uobičajenim okolnostima inspekcijski pregledi brodova iz prioritetne skupine II. nisu obvezni već opcionalni. Međutim, države članice u koje ne pristaje dovoljno brodova prihvatljivih za inspekcijski pregled kako bi ispunile svoje godišnje obveze, trebaju pregledati brodove iz prioritetne skupine II. kako bi ispunile svoju godišnju obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda. Budući da ti inspekcijski pregledi de facto postaju obvezni za te države članice, možda će biti potrebna veća fleksibilnost za inspekcijske preglede brodova iz prioritetne skupine II., posebno za takve države članice. Stoga bi takve države članice trebale moći odgoditi te inspekcijske preglede pod uvjetom da obrazlože takvu odgodu.

(14) Inspekcijski pregled ne bi se trebao računati kao propušteni ako se ne obavi zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, kao što su prirodne katastrofe, pandemije, izvanredna stanja u području javnog zdravlja ili teroristički napadi, zbog kojih je onemogućena provedba inspekcijskog pregleda. Te bi okolnosti trebalo propisno obrazložiti i prijaviti Komisiji.

(15) Posljednjeg desetljeća, unatoč sve većem broju plovila koja pristaju u luke Unije, uključujući pomorski prijevoz robe na kratkim udaljenostima između glavnih luka u državama članicama i luka koje se nalaze u zemljopisnoj Europi ili u neeuropskim zemljama na Sredozemnom i Crnom moru, poboljšao se sigurnosni profil brodova koji pristaju u luke Unije. Inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke sve se više upotrebljavaju za izvršavanje propisa u području okoliša, primjerice u vezi s emisijama sumpora ili sigurnim i okolišno prihvatljivim recikliranjem brodova. U tom bi pogledu Unija, u skladu sa svojim obvezama povezanima sa zaštitom morskog okoliša, trebala nastaviti obnašati svoju vodeću ulogu u sektoru reguliranom i na europskoj i na međunarodnoj razini. Međutim, prioriteti kod profila rizičnosti broda izrađenog prije 2009. bili su drugačiji te stoga taj profil nije u potpunosti pogodan usmjeravanju inspekcijskih pregleda na brodove koji nanose najviše štete okolišu. Stoga, kako bi se uzeo u obzir aspekt okoliša, profil rizičnosti broda trebalo bi ažurirati tako da se prida veća važnost okolišnoj učinkovitosti brodova.

(16) Nakon što IMO zaključi svoju reviziju pokazatelja intenziteta ugljika (CII), Komisija bi trebala procijeniti prikladnost tog CII-ja kao okolišnog parametra koji se upotrebljava za utvrđivanje profila rizičnosti na temelju Direktive 2009/16/EZ i prema potrebi razmotriti zakonodavni prijedlog.

(17) Na temelju Pariškog memoranduma 2019. donesena je nova metodologija kojom su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata kao alternativa bijelom, sivom i crnom popisu država zastave. Pri donošenju relevantnih provedbenih akata posebnu pozornost trebalo bi posvetiti toj metodologiji kojom se utvrđuje kategorizacija država zastave. Provedba te metodologije na temelju ove Direktive trebala bi osigurati pravednost, posebno u pogledu odnosa prema državama zastava s malim flotama.

(18) Budući da službenicima nadzora države luke treba vremena za pripremu i obavljanje inspekcijskih pregleda, važno je osigurati dovoljno vremena. To je posebno relevantno u slučaju proširenih inspekcijskih pregleda, kao i za inspekcijske preglede ro-ro putničkih brodova na redovnoj liniji, na kojima se može razmotriti rad plovila.

(19) Zbog opsega proširenih inspekcijskih pregleda, trebali bi ih provoditi najmanje dva inspektora za nadzor države luke. Kada to nije moguće iz objektivnih razloga, kao što su posebnosti luke (ograničeno osoblje, problemi s pristupom), zato što je obavijest o uplovljavanju došla prekasno ili zato što je prošireni inspekcijski pregled postao potreban zbog neočekivanih ili odlučujućih čimbenika, razloge za to trebalo bi propisno zabilježiti.

(20) Digitalizacija je ključan aspekt tehnološkog napretka u području prikupljanja i priopćavanja podataka kako bi se doprinijelo smanjenju troškova i učinkovitoj upotrebi ljudskih resursa. Broj brodova koji posjeduju elektroničke svjedodžbe u porastu je i očekuje se da će i dalje rasti. Stoga bi djelotvornost nadzora države luke trebalo poboljšati većom upotrebom elektroničkih svjedodžbi kako bi inspekcijski pregledi bili više usmjereni na brodove i bolje pripremljeni.

(21) Nadzor države luke postaje sve složeniji jer se dodaju novi zahtjevi u pogledu inspekcijskih pregleda, bilo na temelju prava Unije ili putem IMO-a kao dokaz bliske međusobne povezanosti zdravlja, sigurnosti, zaštite i socijalnih pitanja. Stoga je potrebno osigurati usavršavanje i prekvalifikaciju službenika za nadzor države luke te stalno razvijati njihovo osposobljavanje. Time će se nadležnim tijelima država luka omogućiti da provjere usklađenost s primjenjivim međunarodnim konvencijama o pomorskoj sigurnosti i zaštiti, o zaštiti morskog okoliša te uvjetima života i rada na brodu, u pogledu brodova koji pristaju u njihovim lukama. Pri provedbi takvih aktivnosti praćenja,

država luke ne smije se miješati u nadležnosti države zastave, kako je navedeno u Direktivi 2013/54/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([5]).

(22) U skladu s Direktivom 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([6]) od uprava država zastave država članica zahtijeva se da imaju sustav upravljanja kvalitetom kako bi pomogle državama članicama da dodatno poboljšaju svoje rezultate kao države zastave i kako bi se osigurali jednaki uvjeti među upravama. Sličan zahtjev u pogledu uprava za nadzor države luke trebao bi omogućiti državama članicama da potvrde primjerenost organizacije tih uprava, kao i svojih politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva ove Direktive. Kako bi se osiguralo da države članice imaju dovoljno vremena za provedbu tog zahtjeva, certificiranje takvog sustava upravljanja kvalitetom trebalo bi uskladiti s uobičajenim revizijskim intervalom za sustav koji već postoji na temelju Direktive 2009/21/EZ.

(23) Kako bi se omogućilo ažuriranje primjene Direktive 2009/16/EZ koje bi državama članicama omogućila da ispune svoje obveze prema međunarodnom pravu u skladu s tom direktivom, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ažuriranjem popisa konvencija obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2009/16/EZ i izmjenom popisa postupaka i smjernica koji se odnosi na nadzor države luke koji je donesen na temelju Pariškog memoranduma. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([7]) Naime, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se odnose na pripremu delegiranih akata.

(24) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu odredaba Direktive 2009/16/EZ u pogledu popisa konvencija obuhvaćenih njezinim područjem primjene, uvjeta za primjenu Priloga VII. o proširenim inspekcijskim pregledima, jedinstvenog skupa smjernica i postupaka za sigurnost i zaštitu, kao i zahtjeva u pogledu elektroničkih svjedodžbi, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([8]).

(25) S obzirom na puni nadzorni ciklus posjeta Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) državama članicama radi praćenja provedbe Direktive 2009/16/EZ, Komisija bi prvi put trebala izvršiti evaluaciju provedbe te direktive najkasnije pet godina nakon datuma prenošenja ove Direktive o izmjeni i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju. Naknadne evaluacije trebale bi se provoditi svakih pet godina.

(26) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive ne mogu dostatno ostvariti države članice zbog međunarodne naravi pomorskog prometa, nego se zbog mrežnih učinaka zajedničkog djelovanja država članica oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(27) Kako se neobalnim državama članicama ne bi nametnulo nerazmjerno administrativno opterećenje, takvim državama članicama prema pravilu *de minimis* trebalo bi dopustiti odstupanje od obveze prenošenja i provedbe ove Direktive sve dok ispunjavaju određene kriterije.

(28) Direktivu 2009/16/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

([5]) Direktiva 2013/54/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o nekim nadležnostima države zastave za usklađivanje s Konvencijom o radu pomoraca i njezinu provedbu, 2006. (SL L 329, 10.12.2013., str. 1.).

([6]) Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave (SL L 131, 28.5.2009., str. 132.).

([7]) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

([8]) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Direktiva 2009/16/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. prvi stavak mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca iz 1978. (‚Konvencija STCW');";

ii. dodaju se sljedeće točke:

„(l) Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. (‚Konvencija o BWM-u');

(m) Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. (‚Konvencija iz Nairobija');

(n) Međunarodna konvencija iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova iz 2009. (‚Konvencija iz Hong Konga');";

(b) točka 3. briše se;

(c) umeće se sljedeća točka:

„8.a ‚inspekcijski pregled' znači provjera stanja broda, njegove opreme i posade na temelju primjenjivih konvencija, a koju provodi inspektor. Inspekcijski pregled nije pregled radi izdavanja, ovjere ili obnavljanja statutarnih svjedodžbi i izvješće o inspekcijskom pregledu koje će uslijediti dostavljeno zapovjedniku broda nije svjedodžba;";

(d) točke 11., 12. i 13. zamjenjuju se sljedećim:

„11. ‚osnovni inspekcijski pregled' znači inspekcijski pregled na brodu koji obavlja inspektor, uključujući barem provjere koje se zahtijevaju na temelju članka 13. stavka 1.

12. ‚detaljniji inspekcijski pregled' znači inspekcijski pregled koji obuhvaća elemente osnovnog inspekcijskog pregleda pri kojem su, u okolnostima iz članka 13. stavka 3., brod i brodska oprema te posada u cjelini ili, prema potrebi, djelomično podvrgnuti temeljitom pregledu koji obuhvaća konstrukciju broda, opremu, osoblje, životne i radne uvjete te usklađenost s brodskim operativnim postupcima.

13. ‚prošireni inspekcijski pregled' znači inspekcijski pregled koji obuhvaća barem stavke navedene u Prilogu VII. i elemente osnovnog inspekcijskog pregleda. Prošireni inspekcijski pregled može obuhvaćati detaljniji inspekcijski pregled kada za to postoje utemeljeni razlozi u skladu s člankom 13. stavkom 3.;";

(e) točka 20. zamjenjuje se sljedećim:

„20. ‚statutarna svjedodžba' znači svjedodžba koju je izdala država zastave ili koja je izdana u njezino ime u skladu s primjenjivim konvencijama.";

2. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Prilikom inspekcijskog pregleda broda koji plovi pod zastavom države koja nije stranka neke od konvencija, države članice osiguravaju da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države koja je stranka te konvencije. Takav brod podvrgava se detaljnijem inspekcijskom pregledu u skladu s postupcima utvrđenima na temelju Pariškog memoranduma. Međutim, brod koji plovi pod zastavom države koja nije stranka CLC-a 92, Konvencije o pogonskom ulju ili Konvencije iz Nairobija ne

podliježe automatski detaljnijem inspekcijskom pregledu ako taj brod posjeduje relevantnu svjedodžbu koju je izdala država koja je stranka tih konvencija, a inspektor koji obavlja inspekcijski pregled odluči da detaljniji inspekcijski pregled nije potreban. Ta odluka i razlozi za nju bilježe se u bazi podataka inspekcijskih pregleda.

4. Ribarski brodovi duljine manje od 24 metra, ratni brodovi, pomoćna plovila, drveni brodovi jednostavne gradnje, javni brodovi koji se koriste za negospodarske svrhe te jahte namijenjene razonodi koje ne obavljaju gospodarsku djelatnost isključuju se iz područja primjene ove Direktive. Za potrebe ove Direktive duljina ribarskog plovila utvrđuje se u skladu sa Sporazumom iz Cape Towna iz 2012. o provedbi odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977.";

(b) umeće se sljedeći stavak:

„4.a Države članice u okviru nadzora države luke mogu obavljati inspekcijske preglede ribarskih plovila duljine 24 metra i dulje. Komisija u suradnji s državama potpisnicama Pariškog memoranduma može donijeti smjernice kojima se utvrđuju detaljni aranžmani za takav usporedan i zaseban poseban sustav nadzora države luke za ta ribarska plovila.";

3. u članku 5. umeće se sljedeći stavak:

„2.a Inspekcijski pregledi brodova koje obavlja država članica i kojima se premašuju godišnje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda te države članice za 20 % ili više ne uzimaju se u obzir pri izračunu godišnjih obveza u pogledu inspekcijskih pregleda stranaka Pariškog memoranduma.";

4. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 6.*

Detaljni aranžmani za ispunjavanje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda

1. Za državu članicu koja ne obavi inspekcijske preglede koji se zahtijevaju na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) svejedno će se smatrati da ispunjava taj zahtjev ako ti propušteni inspekcijski pregledi ne prelaze 10 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima, neovisno o njihovu profilu rizičnosti.

2. Neovisno o postotku popuštenih inspekcijskih pregleda navedenih u stavku 1., države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.

3. Neovisno o postotku propuštenih inspekcijskih pregleda navedenih u stavku 1., za brodove iz prioritetne skupine I. koji pristaju na sidrišta države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova s profilom visoke rizičnosti koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.";

5. u članku 7., naslov i stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„*Članak 7.*

Detaljni aranžmani za uravnoteženu obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda u cijeloj Uniji

1. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I. veći od njezina udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b), smatra se da ispunjava svoju godišnju obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda ako broj inspekcijskih pregleda koje je ta država članica obavila odgovara najmanje njezinu udjelu inspekcijskih pregleda kako je navedeno u članku 5. stavku 2. točki (b) i ako ta država članica ne propusti više od 40 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njezinim lukama i sidrištima.

2. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I. i prioritetne skupine II. manji od 150 % udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b) svejedno se smatra da ispunjava svoju godišnju obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda ako ta država članica obavlja inspekcijske preglede na dvije trećine brodova iz prioritetne skupine I. i prioritetne skupine II. od ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. i prioritetne skupine II. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima.";

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1., 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Država članica može odlučiti o odgodi inspekcijskog pregleda broda iz prioritetne skupine I. ili prioritetne skupine II. u bilo kojoj od sljedećih okolnosti:

(a) ako bi se inspekcijski pregled mogao obaviti pri svakom sljedećem pristajanju broda u toj državi članici u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja, pod uvjetom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma, osim bilo koje luke države zastave tog broda;

(b) ako bi se inspekcijski pregled mogao obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja, pod uvjetom da država u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed pristane na obavljanje tog inspekcijskog pregleda; ili

(c) ako bi se inspekcijski pregled broda, uključujući ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji plove na redovnoj liniji, mogao obaviti u istoj luci pristajanja u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja.

Ako država članica odluči odgoditi inspekcijski pregled na temelju prvog podstavka, taj se odgođeni inspekcijski pregled ne računa za potrebe ispunjavanja godišnje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda iz članaka 6. i 7., ako je odgođeni inspekcijski pregled zabilježen kao takav u bazi podataka inspekcijskih pregleda.

2. Ako se na brodu iz prioritetne skupine I. ili prioritetne skupine II. inspekcijski pregled ne obavi zbog operativnih razloga, on se ne računa kao propušteni inspekcijski pregled, pod uvjetom da je razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda te da je nastupila bilo koja od sljedećih iznimnih okolnosti:

(a) nadležno tijelo smatra da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda ili njegove posade, ili luke, ili morskog okoliša;

(b) brod pristaje u luku samo noću; ili

(c) trajanje pristajanja broda prekratko je da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način.

Ako nastupe okolnosti iz točke (b), države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajući inspekcijski pregled brodova koji redovito pristaju noću.

3. Ako se inspekcijski pregled ne obavi na brodu na sidrištu, ne računa se kao propušteni inspekcijski pregled:

(a) ako je brod u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja pregledan u drugoj luci ili na drugom sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u skladu s Prilogom I.;

(b) ako brod pristaje u luku samo noću ili pristajanje traje prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda; ili

(c) ako nadležno tijelo smatra da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda ili njegove posade, ili luke ili morskog okoliša, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„4. Ako se inspekcijski pregled ne obavi zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, on se ne računa kao propušteni inspekcijski pregled, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisuje se u bazu podataka inspekcijskih pregleda. Te okolnosti propisno se opravdavaju i prijavljuju Komisiji.”;

7. članak 9. briše se;

8. u članku 10. stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„2. Profil rizičnosti broda određuje se kombinacijom općih, povijesnih i okolišnih parametara rizika kako slijedi:

(a) Opći parametri

Opći parametri temelje se na vrsti, starosti, zastavi, uključenim priznatim organizacijama i rezultatima kompanije u skladu s dijelom I.1. Priloga I. i Prilogom II.

(b) Povijesni parametri

Povijesni parametri temelje se na broju nedostataka i zabrana plovidbe u određenom razdoblju u skladu s dijelom I.2. Priloga I. i Prilogom II.

(c) Okolišni parametri

Okolišni parametri temelje se na broju nedostataka u odnosu na Marpol 73/78, AFS 2001., Konvenciju o BWM-u, CLC 92, Konvenciju o pogonskom ulju, Konvenciju iz Nairobija i Konvenciju iz Hong Konga u skladu s dijelom I.3. Priloga I. i Prilogom II.

3. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje metodologija za razmatranje općih parametara rizika koji se posebno odnose na kriterije u vezi s državom zastave i kriterije u vezi s rezultatima kompanije donesene 2019. na temelju Pariškog memoranduma i kojima su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.";

9. članak 13. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) utvrdi opće stanje broda, među ostalim higijenske uvjete na brodu, uključujući prostorije strojeva i nastambi.";

(b) stavak 2. briše se;

10. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Sljedeće kategorije brodova ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled u skladu s dijelom II. 3.A i 3.B Priloga I.:

(a) brodovi s profilom visoke rizičnosti;

(b) putnički brodovi, brodovi za rasuti teret, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za štetne tekuće tvari (NLS) ili tankeri za kemikalije, stariji od 12 godina;

(c) brodovi s profilom visoke rizičnosti ili putnički brodovi, brodovi za rasuti teret, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za NLS ili tankeri za kemikalije, stariji od 12 godina, u slučaju odlučujućih ili nepredviđenih čimbenika;

(d) brodovi koji podliježu inspekcijskom pregledu zbog izdane mjere odbijanja uplovljavanja u skladu s člankom 16. i člankom 21. stavkom 4.";

(b) stavak 3. briše se;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Prošireni inspekcijski pregled obavljaju, u mjeri u kojoj je to moguće, najmanje dva inspektora za nadzor države luke. Ako to nije moguće, razlozi se propisno bilježe u bazi podataka inspekcijskih pregleda. Opseg proširenog inspekcijskog pregleda, uključujući rizična područja, naveden je u Prilogu VII. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljni aranžmani u svrhu osiguravanja jedinstvenih uvjeta za primjenu Priloga VII. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.";

11. članak 14.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Članak 11. točka (a) i članak 14. ne primjenjuju se na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila na redovnoj liniji koji su podvrgnuti inspekcijskom pregledu na temelju ovog članka.";

(b) umeće se sljedeći stavak:

„4.a Brodar ili zapovjednik broda osiguravaju da u rasporedu plovidbe bude dovoljno vremena za obavljanje inspekcijskih pregleda predviđenih točkom 1.1. i točkom 2. podtočkom (a) Priloga XVII.”;

12. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci od 1. do 4. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Država članica odbija uplovljavanje u svoje luke i na sidrišta svakom brodu koji:

(a) plovi pod zastavom države uvrštene na popis loših rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodnih 36 mjeseci u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma; ili

(b) plovi pod zastavom države uvrštene na popis dobrih ili srednjih rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodna 24 mjeseca u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma.

Prvi podstavak ovog stavka ne primjenjuje se u situacijama iz članka 21. stavka 6.

Odbijanje uplovljavanja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili napusti sidrište u kojima je treći put zadržan te u kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja.

2. Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon isteka tri mjeseca od datuma izdavanja te mjere te kada se ispune uvjeti iz točaka od 3. do 6. Priloga VIII.

Ako brod podliježe drugoj mjeri odbijanja uplovljavanja, ta mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon razdoblja od 12 mjeseci.

3. Posljedica je svake sljedeće zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma odbijanje uplovljavanja u bilo koju luku i na bilo koje sidrište unutar Unije. Takva treća mjera odbijanja uplovljavanja može se ukinuti nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od datuma izdavanja te mjere samo:

(a) ako brod plovi pod zastavom države koja se ne nalazi ni na popisu loših rezultata ni na popisu srednjih rezultata zbog broja zabrana plovidbe;

(b) ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate na temelju Uredbe (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (*);

(c) ako brodom upravlja kompanija s dobrim rezultatom u skladu s dijelom I.1. Priloga I.; i

(d) ako su ispunjeni uvjeti iz točaka od 3. do 6. Priloga VIII.

Svakom brodu koji ne ispunjava kriterije navedene u prvom podstavku nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od datuma izdavanja mjere odbijanja uplovljavanja trajno se odbija uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište unutar Unije.

4. Svaka sljedeća zabrana plovidbe nakon treće mjere odbijanja uplovljavanja, u luci ili na sidrištu unutar Unije, izdana brodu koji plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu srednjih ili loših rezultata, dovodi do trajnog odbijanja uplovljavanja broda u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište unutar Unije.

(*) Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.).”;

(b) umeću se sljedeći stavci:

„4.a Brodu koji plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu dobrih rezultata, kojemu je tri ili više puta odbijeno uplovljavanje i kojemu je zabranjena plovidba u luci ili na sidrištu Unije tijekom prvog inspekcijskog pregleda u Uniji nakon tog trećeg ili svakog sljedećeg odbijanja uplovljavanja:

(a) odbija se uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište Unije na razdoblje od 24 mjeseca ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate na temelju Uredbe (EZ) br. 391/2009;

(b) trajno se odbija uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište Unije ako statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda nije izdala organizacija ili organizacije priznate na temelju Uredbe (EZ) br. 391/2009.

4.b Razdoblja odbijanja uplovljavanja u slučaju više zabrana plovidbe produljuju se za 12 mjeseci u slučajevima u kojima se primjenjuje mjera odbijanja uplovljavanja u skladu s člankom 21. stavkom 4.";

13. u članku 17. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Po završetku inspekcijskog pregleda, inspektor sastavlja izvješće o inspekcijskom pregledu u skladu s Prilogom IX. Jedan primjerak izvješća o inspekcijskom pregledu dostavlja se zapovjedniku broda.";

14. u članku 19. stavku 4. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju, a upotreba tog uređaja je obvezna u skladu s Direktivom 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*), nadležno tijelo osigurava da se brodu zabrani plovidba.

(*) Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10).";

15. u članku 20. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Vlasnik broda ili brodar ili predstavnik vlasnika broda ili brodara u državi članici imaju pravo na žalbu protiv svake zabrane plovidbe ili odbijanja uplovljavanja od strane nadležnog tijela. Žalba ne uzrokuje suspenziju zabrane plovidbe ili odbijanja uplovljavanja.";

16. članak 21. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice poduzimaju mjere kako bi osigurale odbijanje uplovljavanja u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište unutar Unije brodovima iz stavka 1. ovog članka i brodovima kojima je izdana zabrana plovidbe kako je navedeno u članku 19. stavku 2.:

(a) koji isplovljavaju, a nisu ispunili uvjete koje određuju nadležna tijela svake države članice u luci inspekcijskog pregleda; ili

(b) kojima je dopušteno isplovljavanje pod uvjetom da ispune primjenjive zahtjeve konvencija naknadnim pristajanjem u remontno brodogradilište naznačeno na temelju stavka 1. ovog članka, ali oni to ne učine.

Mjera odbijanja uplovljavanja počinje se primjenjivati od datuma njezina izdavanja. Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon isteka 12 mjeseci od datuma izdavanja te mjere te kada se ispune uvjeti iz točaka od 3. do 6. Priloga VIII.";

(b) stavci 5. i 6. zamjenjuju se sljedećim:

„5. U okolnostima iz stavka 4. prvog podstavka točke (a), nadležno tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda odmah upozorava nadležna tijela svih drugih država članica.

U okolnostima iz stavka 4. prvog podstavka točke (b), nadležno tijelo države članice u kojoj se nalazi remontno brodogradilište obavješćuje tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda o tome je li brod uplovio. Kada nadležno tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda sazna da brod nije pristao u to remontno brodogradilište, ono o tome odmah obavješćuje nadležna tijela svih drugih država članica.

Ako, u okolnostima iz stavka 4. prvog podstavka točke (b), remontno brodogradilište naznačeno na temelju stavka 1. nije u državi članici i nadležno tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda sazna da brod nije pristao u to remontno brodogradilište, ono o tome odmah obavješćuje nadležna tijela svih drugih država članica.

Prije odbijanja uplovljavanja brodu, država članica može zahtijevati savjetovanje s upravom države zastave dotičnog broda.

6. Odstupajući od stavka 4., uplovljavanje broda iz tog stavka u posebnu luku ili na sidrište može dopustiti relevantno tijelo te države luke u slučaju više sile ili zbog odlučujućih sigurnosnih razloga, da bi se smanjila ili svela na najmanju mjeru opasnost od onečišćenja ili radi ispravljanja nedostataka u skladu sa stavkom 1., pod uvjetom da su vlasnik broda, brodar ili zapovjednik broda proveli odgovarajuće mjere prihvatljive za nadležno tijelo te države članice da bi omogućili sigurno uplovljavanje dotičnog broda u tu luku ili na to sidrište.”;

17. u članku 22. stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. U suradnji s državama članicama i državama potpisnicama Pariškog memoranduma i na temelju stručnog znanja i iskustva stečenog na razini država članica u Uniji i u okviru Pariškog memoranduma, Komisija izrađuje program stručnog osposobljavanja radi podupiranja osposobljavanja i procjene stručne osposobljenosti inspektora za nadzor države luke od strane država članica kako bi se dopunila politika osposobljavanja Pariškog memoranduma, s ciljem usklađivanja praksi nadzora države luke.

U suradnji s državama članicama i državama potpisnicama Pariškog memoranduma Komisija kontinuirano utvrđuje nove potrebe za osposobljavanjem i odgovara na njih, pri čemu daje doprinos izmjeni kurikuluma, nastavnih planova i sadržaja programa osposobljavanja inspektora, posebno u pogledu novih izazova u području pomorske sigurnosti povezanih s aspektima okoliša i rada te socijalnim aspektima i novih tehnologija te daje doprinos u pogledu dodatnih obveza koje proizlaze iz relevantnih instrumenata.”;

18. u članku 23. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da njihovi peljari, koji su zaduženi za uplovljavanje i isplovljavanje brodova ili koji su na brodovima u plovidbi prema luci ili u tranzitu unutar države članice, odmah obavijeste nadležno tijelo države luke ili obalne države, prema potrebi, svaki put kada tijekom redovitih dužnosti doznaju za očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost, uključujući sigurnu plovidbu broda ili sigurnost pomoraca na brodu, ili predstavljati opasnost od onečišćenja morskog okoliša.

2. Ako lučke vlasti ili tijela tijekom obavljanja redovitih dužnosti doznaju da na brodu u njihovoj luci postoje očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost, uključujući sigurnu plovidbu broda ili sigurnost pomoraca na brodu ili koje mogu predstavljati opasnost od onečišćenja morskog okoliša, te vlasti ili tijelo odmah obavješćuju nadležno tijelo države luke.”;

19. u članku 24. stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da se informacije o stvarnom vremenu uplovljavanja i stvarnom vremenu isplovljavanja svih brodova koji pristaju u njihovim lukama ili na njihovim sidrištima, zajedno s identifikacijskom oznakom predmetne luke ili sidrišta, u roku od tri sata od uplovljavanja, odnosno isplovljavanja, prenesu u bazu podataka inspekcijskih pregleda putem sustava Unije za razmjenu pomorskih informacija SafeSeaNet iz članka 3. točke (s) Direktive 2002/59/EZ. Kad prenesu te informacije u bazu podataka inspekcijskih pregleda putem sustava SafeSeaNet, države članice oslobađaju se obveze dostavljanja podataka u skladu s točkom 1.2. i točkom 2. podtočkama (a) i (b) Priloga XIV. ovoj Direktivi.

3. Države članice osiguravaju da se informacije povezane s inspekcijskim pregledima obavljenima u skladu s ovom Direktivom prenesu u bazu podataka inspekcijskih pregleda čim se dovrši izvješće o inspekcijskom pregledu ili ukine zabrana plovidbe broda.

Države članice osiguravaju da se informacije prenesene u bazu podataka inspekcijskih pregleda u roku od 72 sata potvrde radi objavljivanja. Izvješće o inspekcijskom pregledu prije njegova prijenosa u bazu podataka potvrđuje, ako je to izvedivo, inspektor za nadzor države luke ili drugi ovlašteni zaposlenik nadležnog tijela koji nije sudjelovao u inspekcijskom pregledu.";

20. umeće se sljedeći članak:

„*Članak 24.a*

Elektroničke svjedodžbe

Komisija u bliskoj suradnji s državama članicama donosi provedbene akte kojima se utvrđuju funkcionalne i tehničke specifikacije za alat za potvrđivanje elektroničkih statutarnih svjedodžbi. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.";

21. članak 25. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 25.*

Razmjena informacija i suradnja

Svaka država članica osigurava da njezina lučka tijela i druga relevantna tijela nadležnom tijelu dostave sljedeće vrste informacija kojima raspolažu:

(a) informacije o brodovima koji nisu dostavili nikakve informacije u skladu sa zahtjevima ove Direktive, Direktive 2002/59/EZ i Direktive (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća (*) te, prema potrebi, Uredbe (EZ) br. 725/2004;

(b) informacije o brodovima koji su isplovili a da nisu ispunili zahtjeve iz članka 7. Direktive (EU) 2019/883;

(c) informacije o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplove iz luke zbog sigurnosnih razloga;

(d) podatke o očitim nepravilnostima prijavljenima u skladu s člankom 23.

(*) Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvat isporuke brodskog otpada (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).";

22. članak 30. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 30.*

Praćenje usklađenosti i rezultata država članica

Kako bi osigurala djelotvornu provedbu ove Direktive te radi praćenja cjelokupnog funkcioniranja Unijina sustava nadzora države luke u skladu s Uredbom (EZ) br. 1406/2002, Komisija prikuplja potrebne informacije i obavlja posjete državama članicama.

Svaka država članica za operativni dio aktivnosti povezanih s državom luke svoje uprave koja je izravno uključena u inspekcijske preglede razvija, primjenjuje i održava sustav upravljanja kvalitetom. Taj sustav upravljanja kvalitetom certificira se u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima kvalitete do 6. srpnja 2032.";

23. članak 30.a zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 30.a*

Delegirani akti

Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 30.b radi izmjene članka 2. točke 1. kako bi izmijenila popis konvencija iz te točke nakon što se na temelju Pariškog memoranduma donesu takve konvencije kao relevantni

instrument te radi izmjene Priloga VI. kako bi dopunila ili ažurirala popis postupaka, smjernica, uputa i okružnica koji se odnose na nadzor države luke, donesen na temelju Pariškog memoranduma i naveden u tom prilogu.";

24. umeće se sljedeći članak:

„*Članak 31.a*

Izmjene konvencija

Izmjene konvencija primjenjuju se ne dovodeći u pitanje postupak provjere sukladnosti naveden u članku 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.";

25. članak 33. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 33.*

Provedbeni akti

Pri donošenju provedbenih akata iz članka 10. stavka 3., članka 14. stavka 4., članka 15. stavka 4., članka 18.a stavka 7., članka 23. stavka 5., članka 24.a stavka 1. i članka 27. stavka drugog, u skladu s postupcima iz članka 31. stavka 2., Komisija posebno vodi računa da osigura da se tim aktima uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u okviru sustava inspekcijskih pregleda u Uniji i da se oslanjaju na stručno znanje Pariškog memoranduma.";

26. članak 35. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 35.*

Preispitivanje provedbe

Komisija do 6. srpnja 2032. i svakih pet godina nakon toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom. Na temelju tog izvješća Komisija utvrđuje je li potrebno podnijeti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive ili za daljnje pravne akte u tom području.

Nakon što IMO zaključi reviziju svog pokazatelja intenziteta ugljika (CII), Komisija procjenjuje prikladnost tog CII-ja kao okolišnog parametra koji se upotrebljava za utvrđivanje profila rizičnosti na temelju ove Direktive. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, razmatra zakonodavni prijedlog.";

27. Prilog I. zamjenjuje se tekstom iz Priloga I. ovoj Direktivi;

28. Prilog II. zamjenjuje se tekstom iz Priloga II. ovoj Direktivi;

29. Prilog III. briše se;

30. Prilog IV. zamjenjuje se tekstom iz Priloga III. ovoj Direktivi;

31. Prilog VI. zamjenjuje se tekstom iz Priloga IV. ovoj Direktivi;

32. Prilog VIII. zamjenjuje se tekstom iz Priloga V. ovoj Direktivi;

33. Prilog XII. zamjenjuje se tekstom iz Priloga VI. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do 6. srpnja 2027. donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

3. Odstupajući od stavka 1., države članice koje nemaju morske luke, a koje mogu dokazati da su od ukupnog broja pojedinih plovila koja su godišnje pristala u njihovim riječnim lukama u protekle tri godine manje od 5 % brodovi obuhvaćeni ovom Direktivom, mogu odstupati od obveze prenošenja i provedbe ove Direktive.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 27. studenoga 2024.

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednik*
R. METSOLA	BÓKA J.

PRILOG I.

„PRILOG I.

ELEMENTI SUSTAVA NADZORA DRŽAVE LUKE U ZAJEDNICI

(iz članka 5.)

Sustav nadzora države luke u Zajednici uključuje ove elemente:

I. Profil rizičnosti broda

Profil rizičnosti broda određuje se kombinacijom sljedećih općih, povijesnih i okolišnih parametara:

1. Opći parametri

(a) Vrsta broda

Putnički brodovi, brodovi za rasuti teret, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za NLS ili tankeri za kemikalije smatraju se brodovima visokog rizika.

(b) Starost broda

Brodovi stariji od 12 godina smatraju se brodovima visokog rizika.

(c) Rezultati države zastave

i. Brodovi koji plove pod zastavom države s velikim brojem zabrana plovidbe unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima visokog rizika.

ii. Brodovi koji plove pod zastavom države s malim brojem zabrana plovidbe unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.

iii. Brodovi koji plove pod zastavom države koja je ratificirala sve obvezne instrumente IMO-a i MOR-a navedene u članku 2. točki 1. smatraju se brodovima niskog rizika.

(d) Priznate organizacije

i. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije i koji imaju loše ili vrlo loše rezultate u pogledu broja zabrana plovidbe unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima visokog rizika.

ii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije i koji imaju dobre rezultate u pogledu broja zabrana plovidbe unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.

iii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009.

(e) Rezultati kompanije

i. Brodovi kompanije s lošim ili vrlo lošim rezultatima utvrđenima na temelju nedostataka i broja zabrana plovidbe njezinih brodova unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima visokog rizika.

ii. Brodovi kompanije s dobrim rezultatima utvrđenima na temelju nedostataka i broja zabrana plovidbe njezinih brodova unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.

2. Povijesni parametri

i. Brodovi kojima je zabranjena plovidba više od jedanput smatraju se brodovima visokog rizika.

ii. Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda obavljenog u razdoblju iz Priloga II. utvrđen manji broj nedostataka od broja navedenog u Prilogu II. smatraju se brodovima niskog rizika.

iii. Brodovi kojima nije zabranjena plovidba u razdoblju iz Priloga II. smatraju se brodovima niskog rizika.

Parametri rizika kombiniraju se ponderiranjem, čime se odražava relativni utjecaj pojedinog parametra na ukupnu rizičnost broda da bi se odredili sljedeći profili rizičnosti broda:

— visoka rizičnost,

— srednja rizičnost,

— niska rizičnost.

Pri određivanju tih profila rizičnosti veća se važnost pridaje parametrima vrste broda, rezultata države zastave, priznate organizacije i rezultata kompanije.

3. Okolišni parametri

Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda u razdoblju iz Priloga II. utvrđen veći broj nedostataka od broja u odnosu na Marpol 73/78, AFS 2001., Konvenciju o BWM-u, CLC 92, Konvenciju o pogonskom ulju, Konvenciju iz Nairobija i Konvenciju iz Hong Konga iz Priloga II. smatraju se brodovima visokog rizika.

II. Inspekcijski pregledi broda

1. Periodični inspekcijski pregledi

Periodični inspekcijski pregledi obavljaju se u unaprijed određenim vremenskim razmacima. Njihova učestalost određuje se na temelju profila rizičnosti broda. Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda brodova visokog rizika nije dulji od šest mjeseci. Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda brodova drugih profila rizičnosti povećava se sa smanjenjem rizika.

Države članice obavljaju periodične inspekcijske preglede na:

— svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih šest mjeseci. Brodovi visokog rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od petog mjeseca,

— svim brodovima s profilom srednje rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih 12 mjeseci. Brodovi srednjeg rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od 10. mjeseca,

— svim brodovima s profilom niske rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih 36 mjeseci. Brodovi niskog rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od 24. mjeseca.

2. Dodatni inspekcijski pregledi

Brodovi na koje se primjenjuju sljedeći odlučujući ili nepredviđeni čimbenici podliježu inspekcijskom pregledu bez obzira na razdoblje od posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda. Međutim, o potrebi za takvim dodatnim inspekcijskim pregledom zbog nepredviđenih čimbenika odlučuje inspektor na temelju stručne procjene.

2.A Odlučujući čimbenici

Brodovi na koje se primjenjuju sljedeći odlučujući čimbenici pregledavaju se bez obzira na razdoblje od posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda:

— brodovi koji su od posljednjeg inspekcijskog pregleda unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma zbog sigurnosnih razloga isključeni ili povučeni iz svoje klase,

— brodovi koji su bili predmet izvješća ili obavijesti druge države članice,

— brodovi kojih nema u bazi podataka inspekcijskih pregleda,

— brodovi:

— koji su pretrpjeli sudar ili nasukavanje na putu prema luci,

— koji su bili optuženi za navodno kršenje odredaba o ispuštanju opasnih tvari ili otpadnih voda,

— kojima se upravljalo na nepravilan ili nesiguran način, pri čemu nisu poštovana pravila puta koja je usvojio IMO, kao ni praksa i postupci sigurne plovidbe,

— koji su prethodno zabranjeni (prvi inspekcijski pregled nakon ukidanja mjere odbijanja uplovljavanja), ili

— koji su bili uključeni u tešku nezgodu, posebno u slučaju velikog požara na brodu, kvara motora i nesreća sa smrtnim ishodom.

2.B Nepredviđeni čimbenici

Brodovi na koje se primjenjuju sljedeći nepredviđeni čimbenici mogu biti podvrgnuti inspekcijskom pregledu bez obzira na razdoblje od posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda. Odluku o tom dodatnom inspekcijskom pregledu donosi nadležno tijelo na temelju stručne procjene:

— brodovi sa svjedodžbama koje su izdale bivše priznate organizacije kojima je priznanje oduzeto od posljednjeg inspekcijskog pregleda unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma,

— brodovi za koje su peljari ili lučke vlasti ili tijela prijavili očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost za okoliš u skladu s člankom 23. ove Direktive. Ta izvješća mogu uključivati informacije službi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom o plovidbi brodova,

— brodovi koji nisu ispunili relevantne zahtjeve u pogledu obavješćivanja iz Direktive (EU) 2019/883,

— brodovi koji su bili predmet izvješća ili pritužbe, uključujući pritužbe na kopnu, zapovjednika broda, člana posade ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legitimni interes za sigurnu plovidbu broda, uvjete života i rada na brodu ili za sprečavanje onečišćenja, osim ako dotična država članica smatra da su izvješće ili pritužba očito neutemeljeni,

— brodovi na kojima je utvrđen nedostatak koji se odnosi na Međunarodni kodeks o upravljanju sigurnošću (ISM) koji nije ispravljen (tri mjeseca nakon izdavanja nedostatka),

— brodovi kojima je prethodno zabranjena plovidba prije više od 3 mjeseca,

— brodovi na kojima su utvrđeni problemi u vezi s teretom, posebno štetnim i opasnim teretom,

— brodovi kojima se upravljalo na način opasan za osobe, imovinu ili okoliš,

— brodovi za koje se iz pouzdanih izvora doznalo da su im parametri rizika različiti od upisanih te im je stoga razina rizika veća,

— brodovi za koje je dogovoren akcijski plan za otklanjanje nedostataka iz članka 19. stavka 2.a, ali provedbu tog plana u pogledu njih nije provjerio inspektor.

3. Sustav odabira

3.A Inspekcijski pregledi brodova iz prioritetne skupine I.:

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

— svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u posljednjih šest mjeseci,

— svim putničkim brodovima, brodovima za rasuti teret, tankerima za ulje, tankerima za plin, tankerima za NLS ili tankerima za kemikalije, starijima od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci.

(b) početni ili detaljniji inspekcijski pregled, prema potrebi, obavlja se na:

— svim brodovima osim putničkih brodova, brodova za rasuti teret, tankera za ulje, tankera za plin, tankera za NLS ili tankera za kemikalije, starijima od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci.

(c) u slučaju odlučujućeg čimbenika:

— detaljniji ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima s profilom visoke rizičnosti i na svim putničkim brodovima, brodovima za rasuti teret, tankerima za ulje, tankerima za plin, tankerima za NLS ili tankerima za kemikalije, starijima od 12 godina,

— detaljniji inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, brodova za rasuti teret, tankera za ulje, tankera za plin, tankera za NLS ili tankera za kemikalije starijima od 12 godina,

— prošireni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima tijekom prvog inspekcijskog pregleda nakon ukidanja mjere odbijanja uplovljavanja.

3.B Ako nadležno tijelo odluči pregledati brod iz prioritetne skupine II., primjenjuje se sljedeće:

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

— svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u posljednjih pet mjeseci,

— svim putničkim brodovima, brodovima za rasuti teret, tankerima za ulje, tankerima za plin, tankerima za NLS ili tankerima za kemikalije starijima od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili

— svim putničkim brodovima, brodovima za rasuti teret, tankerima za ulje, tankerima za plin, tankerima za NLS ili tankerima za kemikalije starijima od 12 godina, s profilom niske rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca.

(b) osnovni ili detaljniji inspekcijski pregled, prema potrebi, obavlja se na:

— svim brodovima osim putničkih brodova, brodova za rasuti teret, tankera za ulje, tankera za plin, tankera za NLS ili tankera za kemikalije, starijima od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili

— svim brodovima osim putničkih brodova, brodova za rasuti teret, tankera za ulje, tankera za plin, tankera za NLS ili tankera za kemikalije, starijima od 12 godina, s profilom niske rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca.

(c) u slučaju nepredviđenog čimbenika:

— detaljniji ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima s profilom visoke rizičnosti ili na svim putničkim brodovima, brodovima za rasuti teret, tankerima za ulje, tankerima za plin, tankerima za NLS ili tankerima za kemikalije, starijima od 12 godina,

— detaljniji inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, brodova za rasuti teret, tankera za ulje, tankera za plin, tankera za NLS ili tankera za kemikalije, starijima od 12 godina.”.

PRILOG II.

„PRILOG II.

OBRAZAC PROFILA RIZIČNOSTI BRODA

(naveden u članku 10. stavku 2.)

				Profil			
				Brod visokog rizika (HRS)		Brod srednjeg rizika (SRS)	Brod niskog rizika (LRS)
Opći parametri				Kriteriji	Ponderirani bodovi	Kriteriji	Kriteriji
1.	Vrsta broda			Putnički brod, brod za rasuti teret, tanker za ulje, tanker za plin, tanker za NLS ili tanker za kemikalije	1.	Brod ni visokog ni niskog rizika	Sve vrste
2.	Starost broda			Sve vrste > 12 g	1.		Sve starosti
3.a	Zastava	Loš rezultat			2.		Dobar rezultat
3.b		Svi su instrumenti IMO-a/MOR-a navedeni u članku 2. ratificirani		—	—		Da
4.a	Priznata organizacija	Rezultati	Dobri	—	—		Dobri
			Srednji	—	—		—
			Loši	Loši	1.		—
			Vrlo loši	Vrlo loši			—
4.b		Priznata od EU-a		—	—		Da
5.	Kompanija	Rezultati	Dobri	—	—		Dobri
			Srednji	—	—		—
			Loši	Loši	2.		—
			Vrlo loši	Vrlo loši			—

			Profil			
			Brod visokog rizika (HRS)		Brod srednjeg rizika (SRS)	Brod niskog rizika (LRS)
Opći parametri			Kriteriji	Ponderirani bodovi	Kriteriji	Kriteriji
Povijesni parametri						
6.	Broj nedostataka utvrđenih pri svakom inspekcijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	> 6 u jednom od inspekcijskih pregleda	1		≤ 5 pri svakom inspekcijskom pregledu (pri čemu je najmanje jedan inspekcijski pregled obavljen u prethodnih 36 mjeseci)
7.	Broj zabrana plovidbe u prethodnih 36 mjeseci	Zabrane plovidbe	≥ 2 zabrane plovidbe	1.		Nijedna zabrana plovidbe
Okolišni parametri						
8.	Broj nedostataka u odnosu na Marpol 73/78, AFS 2001., Konvenciju o BWM-u, CLC 92, Konvenciju o pogonskom ulju, Konvenciju iz Nairobija i Konvenciju iz Hong Konga utvrđenih pri svakom inspekcijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	> 2 u jednom od inspekcijskih pregleda	1.		

HRS su brodovi koji ispunjavaju kriterije do ukupne vrijednosti 5 ili više ponderiranih bodova.

LRS su brodovi koji ispunjavaju sve kriterije parametara niskog rizika.

SRS su brodovi koji nisu ni HRS ni LRS

”.

PRILOG III.

„PRILOG IV.

POPIS SVJEDODŽBI I DOKUMENATA

(iz članka 13. stavka 1.)

Popis svjedodžbi i dokumenata koje je, u mjeri u kojoj je to primjenjivo, potrebno provjeriti kao najmanji uvjet tijekom inspekcijskog pregleda (prema potrebi):

1. međunarodna svjedodžba o baždarenju;
2. izvješća prethodnih inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke;
3. svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12);
4. svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12);
5. svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12);
6. svjedodžba o sigurnosti radiouređaja teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12);
7. svjedodžba o sigurnosti teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12);
8. svjedodžba o oslobađanju (SOLAS 1974., pravilo I/12);
9. dokument o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu (SOLAS 1974., pravilo V/14.2);
10. međunarodna svjedodžba o teretnim linijama (LL 66, članak 16. stavak 1.);
11. međunarodna svjedodžba o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji (LL 66, članak 16. stavak 2.);
12. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem (MARPOL, Prilog I., pravilo 7.1);
13. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućih tvari (NLS) (MARPOL, Prilog II., pravilo 9.1);
14. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama (ISPPC) (MARPOL, Prilog IV., pravilo 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka (IAPPC) (MARPOL, Prilog VI. pravilo 6.1);
16. međunarodna svjedodžba o energetskoj učinkovitosti (MARPOL, Prilog VI., pravilo 6.);
17. međunarodna svjedodžba o upravljanju balastnim vodama (IBWMC) (Konvencija o BWM-u, članak 9. stavak 1. točka (a) i pravilo E-2);
18. međunarodna svjedodžba o sustavu protiv obrastanja (svjedodžba IAFS) (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 2.);
19. izjava o AFS-u (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 5.);
20. međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISSC) ili privremena međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISPS pravilnik, dio A/19 i dodaci);
21. svjedodžbe za zapovjednike, časnike ili niže članove posade izdane u skladu s Konvencijom STCW (Konvencija STCW, članak VI., pravilo I/2 i Kodeks STCW odjeljak A-I/2);
22. preslika potvrde o usklađenosti ili preslika privremene potvrde o usklađenosti izdane u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za sprečavanje zagađivanja (DoC) Kodeks ISM (SOLAS 1974., pravilo IX/4.2, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.);
23. svjedodžba o upravljanju sigurnošću ili privremena svjedodžba o upravljanju sigurnošću izdana u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za sprečavanje zagađivanja (SMC) (SOLAS 1974., pravilo IX/4.3, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.);
24. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IGC, pravilo 1.5.4 ili Kodeks GC, pravilo 1.6.);

25. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IBC, pravilo 1.45.4 i Kodeks BCH, pravilo 1.6.3);

26. INF (Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu pakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima) svjedodžba o sposobnosti (SOLAS 1974., pravilo VII/16 i Kodeks INF, pravilo 1.3);

27. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (CLC 92, članak VII.2);

28. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Konvencija o pogonskom ulju, članak 7.2);

29. polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo u pogledu odgovornosti za uklanjanje podrtina (Konvencija iz Nairobija, članak 12.);

30. svjedodžba o sigurnosti brzog plovila i dozvola za rad brzog plovila (SOLAS 1974., pravilo X/3.2 i Kodeks HSC 94/00, pravila 1.8.1 i 1.9);

31. potvrda o usklađenosti s posebnim zahtjevima za brodove koji prevoze opasne tvari (SOLAS 1974., pravilo II-2/19.4);

32. potvrda o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju (SOLAS 1974., pravilo VI/9, Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu žitarica u rasutom stanju, odjeljak 3.);

33. potvrda o sukladnosti programa procjene stanja (CAS), završno izvješće i evidencija CAS-a (Marpol 73/78, Prilog I., pravila 20. i 21., rezolucija MEPC.94(46), kako je izmijenjena rezolucijama MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131 (53), MEPC.155(55) i MEPC.236(65));

34. trajni zapis o brodu (SOLAS 1974., pravilo XI-1/5);

35. knjiga o uljima, dijelovi I. i II. (Marpol 73/78, Prilog I., pravila 17. i 36.);

36. knjiga o teretu (Marpol 73/78, Prilog II., pravilo 15.);

37. knjiga o smeću, dijelovi I. i II. (Marpol 73/78, Prilog V., pravilo 10.3);

38. plan upravljanja smećem (Marpol 73/78, Prilog V., pravilo 10., rezolucija MEPC.220(63));

39. očevidnik i zapisi o razini i uključenom/isključenom stanju brodskih dizelskih motora (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 13.5.3);

40. očevidnik o preklopnom uređaju za loživo ulje (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 14.6);

41. knjiga o tvarima koje oštećuju ozonski sloj (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 12.6);

42. knjiga o balastnim vodama (BWRB) (Konvencija o BWM-u, članak 9. stavak 1. točka (b) i pravilo B-2);

43. ugrađeni sustavi za gašenje požara plinom – svjedodžba o oslobađanju za prostore za teret i svi popisi tereta (SOLAS 1974., pravilo II-2/10.7.1.4);

44. manifest opasne robe ili plan slaganja tereta (SOLAS 1974., pravila VII/4 i VII/7-2, Marpol 73/78, Prilog III. pravilo 54.);

45. za tankere za ulje, zapis o sustavu nadzora i upravljanja ispuštanjem ulja za posljednje putovanje u balastu (Marpol 73/78, Prilog I., pravilo 31.2);

46. plan suradnje u traganju i spašavanju za putničke brodove na redovitim linijama (SOLAS 1974., pravilo V/7.3);

47. za putničke brodove, popis operativnih ograničenja (SOLAS 1974., pravilo V/30.2);

48. nautičke karte i nautičke publikacije (SOLAS 1974., pravila V/19.2.1.4 i V/27);

49. evidencija sati odmora i tablica rasporeda rada na brodu (Kodeks STCW, odjeljak A-VIII/1.5 i 1.7, Konvencija MOR-a br. 180, članci 5.7 i 8.1 te MLC iz 2006., standard A.2.3.10 i A.2.3.12);

50. Svjedodžba o radu pomoraca;

51. Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca, dijelovi I. i II.;

52. dokaz o prostorijama strojeva (UMS) bez nadzora posade (SOLAS 1974., pravilo II-I/46.3);

53. svjedodžbe koje se zahtijevaju na temelju Direktive 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*);

54. svjedodžba koja se zahtijeva Uredbom (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (**);

55. svjedodžba o popisu opasnih materijala ili potvrda o sukladnosti, kako je primjenjiva na temelju Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (***);

56. Dokument o usklađenosti izdan na temelju Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća (****).

(*) Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine (SL L 131, 28.5.2009., str. 128.).

(**) Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (SL L 131, 28.5.2009., str. 24.).

(***) Uredba (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EZ (SL L 330, 10.12.2013., str. 1.).

(****) Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).”.

PRILOG IV.

„PRILOG VI.

POSTUPCI ZA NADZOR BRODOVA

(iz članka 15. stavka 1.)

Sve tehničke upute i okružnice izdane na temelju Pariškog memoranduma, u ažuriranim verzijama:

Tehničke upute Odbora za nadzor države luke (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Kodeks ponašanja

— PSCC53-2020-08 Definicije i kratice

Opći Pariški memorandum

— PSCC54-2021-03 Vrsta inspekcijskog pregleda

— PSCC56-2023-06 Zabrana plovidbe i poduzete mjere

— PSCC56-2023-04 Predložak obrazaca

— PSCC52-2019-05 Operativna kontrola

— PSS43-2010-11 Izuzeća države zastave

— PSCC51-2018-13 Zabrana operacija

— PSCC49-2016-11 Test ispada električnog sustava

— PSCC53-2020-06 Odbijanje uplovljavanja (zabrana)

— PSCC50-2017-12 Konstrukcija brodova za rasuti teret / tankera za ulje

— PSCC43-2010-06 Smještaj na suhi dok

— PSCC53-2020-11 Dopuštanje jednog putovanja do remontnog brodogradilišta zbog nedostataka povezanih sa ‚slučajnim oštećenjima'

Konvencija SOLAS

— PSCC56-2023-05 Kodeks ISM

— PSCC54-2021-02 Kodeks ISPS

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (uređaji za snimanje podataka o putovanju)

— PSCC43-2010-09 Sigurnosno-tehnički listovi materijala

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Kuke za otpuštanje brodica za spašavanje pri opterećenju

— PSCC45-2012-10 Stabilnost u slučaju oštećenja na tankerima

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Mjerenje debljine ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Mjerenje debljine

— PSCC51-2018-11 Polarni kodeks

— PSCC55-2022-02 Kodeks IGF

Konvencija MARPOL

— PSCC46-2013-18 MARPOL, Prilog I. Separator zauljene vode

— PSCC43-2010-39 MARPOL, Prilog II. Čišćenje tanka

— PSCC47-2014-08 MARPOL, Prilog III. IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL, Prilog IV. Sanitarne otpadne vode

— PSCC52-2019-07 MARPOL, Prilog V. Smeće

— PSCC56-2023-07 MARPOL, Prilog VI. Onečišćenje zraka

— PSCC43-2010-38 Ispiranje sirovom naftom

— PSCC44-2011-20 MARPOL, Istraga

Međunarodna konvencija o teretnim linijama

— PSCC54-2021-06 Međunarodna konvencija o teretnim linijama

Konvencija AFS

— PSCC47-2014-13 Sustavi protiv obrastanja

Konvencija o pogonskom ulju

— PSCC56-2023-02 Konvencije o financijskoj odgovornosti

Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi

— PSCC56-2023-08 Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi (STCW, MLC i SOLAS)

Konvencija o upravljanju balastnim vodama

— PSCC51-2018-09 Konvencija o upravljanju balastnim vodama

Konvencije MOR-a

— PSCC52-2019-10 Konvencija o radu pomoraca, 2006.

— PSCC53-2020-14 Sati rada ili odmora i sposobnost za obavljanje dužnosti”.

PRILOG V.

„PRILOG VIII.

ODREDBE POVEZANE S ODBIJANJEM UPLOVLJAVANJA U LUKE I NA SIDRIŠTA UNUTAR UNIJE

(iz članka 16. i članka 21. stavka 4.)

1. Ako su ispunjeni uvjeti navedeni u članku 16. stavku 1., nadležno tijelo luke u kojoj je brodu treći put zabranjena plovidba obavješćuje zapovjednika broda pisanim putem da će se izdati mjera odbijanja uplovljavanja koja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke. Mjera odbijanja uplovljavanja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke nakon što se otklone nedostaci koji su uzrokovali zabranu plovidbe.

2. Nadležno tijelo šalje presliku mjere odbijanja uplovljavanja upravi države zastave, dotičnoj priznatoj organizaciji, drugim državama članicama i drugim potpisnicama Pariškog memoranduma, Komisiji i Tajništvu Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo bez odlaganja ažurira bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o odbijanju uplovljavanja.

3. Da bi se ukinula mjera odbijanja uplovljavanja, vlasnik broda ili brodar mora uputiti službeni zahtjev nadležnom tijelu države članice koja je izdala mjeru odbijanja uplovljavanja. Uz takav zahtjev mora se priložiti dokument koji je izdala uprava države zastave nakon obilaska broda od strane inspektora ovlaštenog od uprava države zastave, kojim se dokazuje da brod u potpunosti ispunjava važeće odredbe konvencija. Uprava države zastave nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda. Taj dokument može biti u obliku službene izjave koju mora izdati uprava države zastave, a ne priznata organizacija.

4. Zahtjevu za ukidanje mjere odbijanja uplovljavanja mora se, prema potrebi, priložiti i dokument klasifikacijskog društva koje je klasificiralo brod nakon obilaska inspektora klasifikacijskog društva, kojim se dokazuje da brod ispunjava klasifikacijske standarde koje to društvo propisuje. Klasifikacijsko društvo nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda.

5. Mjera odbijanja uplovljavanja može se ukinuti tek nakon isteka razdoblja iz članka 16. ove Direktive, za što kompanija mora uputiti službeni zahtjev tijelu nadležnom za luku države članice koje je izreklo zabranu te dostaviti dokumente koji se zahtijevaju u stavcima 3. i 4.

6. Takav zahtjev, uključujući potrebne dokumente, mora se podnijeti državi zabrane najmanje mjesec dana prije isteka razdoblja zabrane. Ako se taj rok ne poštuje, može doći do kašnjenja u trajanju do mjesec dana nakon što država zabrane primi zahtjev.

7. U informacijskom sustavu brodu će se dodati odlučujući čimbenik i brod će biti označen kao prihvatljiv za prošireni inspekcijski pregled pri sljedećem njegovu pristajanju u luci / na sidrištu u području Pariškog memoranduma.

8. Nadležno tijelo o svojoj odluci u pisanom obliku obavješćuje i upravu države zastave, dotično klasifikacijsko društvo, druge države članice, druge potpisnice Pariškog memoranduma, Komisiju i Tajništvo Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo mora bez odlaganja ažurirati bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o odbijanju uplovljavanja.

9. Informacije o brodovima kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja u luke unutar Unije moraju se staviti na raspolaganje u bazi podataka inspekcijskih pregleda i objaviti u skladu s člankom 26. i Prilogom XIII.”.

PRILOG VI.

„PRILOG XII.

FUNKCIJE BAZE PODATAKA INSPEKCIJSKIH PREGLEDA

(iz članka 24. stavka 1.)

1. Baza podataka inspekcijskih pregleda ima barem ove funkcije:
   — sadržava podatke o inspekcijskim pregledima država članica i svih drugih država potpisnica Pariškog memoranduma,
   — pruža podatke o profilu rizičnosti broda i o brodovima koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled,
   — izračunava obveze pojedine države članice u pogledu inspekcijskih pregleda,
   — osigurava popis dobrih rezultata, srednjih rezultata i loših rezultata država zastave iz članka 16. stavka 1.,
   — pruža podatke o rezultatima kompanija,
   — određuje elemente rizičnih područja koje treba provjeriti prilikom svakog inspekcijskog pregleda.
2. Baza podataka inspekcijskih pregleda mora imati mogućnost prilagodbe budućem razvoju i mogućnost povezivanja s drugim bazama podataka Unije o pomorskoj sigurnosti, uključujući SafeSeaNet, koje pružaju podatke o stvarnom pristajanju brodova u lukama država članica, te s odgovarajućim nacionalnim informacijskim sustavima.
3. Predviđena je hiperveza između baze podataka inspekcijskih pregleda i informacijskog sustava Equasis. Države članice potiču inspektore na upotrebu javnih i privatnih baza podataka o inspekcijskim pregledima brodova, koje su dostupne putem informacijskog sustava Equasis.”.