2024/3099

16.12.2024

DIREKTIVA (EU) 2024/3099 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 27. novembra 2024

o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in predvsem člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V Direktivi 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([3]) so določena pravila o sistemu pomorske inšpekcije države pristanišča, v skladu s katerimi se primerne ladje, ki pristajajo v pristaniščih Unije, pregledajo, da se preveri skladnost glede usposobljenosti posadke na krovu ter stanja ladje in njene opreme z zahtevami mednarodnih konvencij o varnosti človeškega življenja na morju , varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmerah na ladjah vseh zastav.

(2) Direktiva 2009/16/ES temelji na že obstoječem prostovoljnem sporazumu Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisanem 26. januarja 1982 (v nadaljnjem besedilu: Pariški MoU), ter na konceptih porazdelitve inšpekcijskega bremena, izbire ladij za inšpekcijske preglede na podlagi tveganja, harmoniziranih inšpekcijskih pregledov in izmenjave rezultatov teh pregledov.

(3) Od začetka veljavnosti Direktive 2009/16/ES je prišlo do sprememb v mednarodnem regulativnem okolju, zlasti v Pariškem MoU in Mednarodni pomorski organizaciji (IMO), ter napredka v tehnološkem razvoju. Te spremembe in izkušnje, pridobljene pri izvajanju Direktive 2009/16/ES, bi bilo treba upoštevati.

(4) Od leta 2011 so začele veljati številne mednarodne konvencije, ki so jih države članice ratificirale. To sta Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, sprejeta 13. februarja 2004 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija o upravljanju balastnih voda), in Mednarodna konvencija iz Nairobija o odstranitvi razbitin, sprejeta 18. maja 2007 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Nairobija). Navedeni mednarodni konvenciji bi bilo zato treba vključiti na seznam konvencij, zajetih v Direktivi 2009/16/ES, da se omogoči njuno izvrševanje kot del sistema pomorske inšpekcije države pristanišča.

(5) Da bi zagotovili posodobljen in harmoniziran sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, je treba vzpostaviti hitrejši način posodabljanja seznama mednarodnih konvencij, ki se izvršujejo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, ne da bi bilo treba pri tem spremeniti Direktivo 2009/16/ES v celoti. Zato bi morala Komisija potem, ko je za mednarodno konvencijo dosežena dogovorjena raven ratifikacije, s čimer ta začne veljati, in potem, ko jo države podpisnice Pariškega MoU sprejmejo kot ustrezen instrument, posodobiti seznam konvencij iz Direktive 2009/16/ES.

([1]) UL C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 10. aprila 2024 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 18. novembra 2024.
([3]) Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

(6) Mednarodna konvencija iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij, sprejeta 15. maja 2009 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Hongkonga), bo začela veljati 26. junija 2025. V Direktivi 2009/16/ES bi moralo biti določeno izvrševanje te konvencije.

(7) Mednarodni sporazumi in konvencije na področju ribištva, kot so Capetownski sporazum iz leta 2012 o izvajanju določb Protokola iz leta 1993, ki se nanaša na Mednarodno konvencijo iz Torremolinosa o varnosti ribiških plovil iz leta 1977 (v nadaljnjem besedilu: Capetownski sporazum), Konvencija Mednarodne organizacije dela št. 188 o delu na področju ribolova iz leta 2007 in Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje za osebje na ribiških ladjah iz leta 1995 (STCW-F), lahko izboljšajo varnost ribiških plovil ter delovne in bivalne razmere ribičev na krovu in ustvarijo bolj enake mednarodne konkurenčne pogoje v tem sektorju.

(8) Večina ribiških plovil v Uniji zaradi majhne velikosti obratuje v teritorialnih vodah in ni verjetno, da bi bile pregledane v tujih pristaniščih. To pomeni, da bodo v mednarodnih vodah verjetno v glavnem plula le večja ribiška plovila dolžine 24 metrov in več – pri čemer velja opredelitev dolžine iz Capetownskega sporazuma –, ki so tudi ribiška plovila, za katera največkrat veljajo mednarodne konvencije, ter bodo pristajala v pristaniščih, ki niso v državi njihove registracije, zato zanje velja obveznost inšpekcijskega pregleda v okviru sistema pomorske inšpekcije države pristanišča. Ker se večina mednarodnih konvencij, ki se uporabljajo za večja ribiška plovila, razlikuje od konvencij, ki se zdaj izvršujejo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, in da bi preprečili neželene učinke prelivanja na sedanji sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, bi bilo treba vzpostaviti vzporedni in ločeni sistem pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila.

(9) Vendar taka večja ribiška plovila zaradi ribolovnih vzorcev ne pristajajo v pristaniščih vseh držav članic. Zato je treba za tiste države članice, ki želijo izvajati take inšpekcijske preglede, vzpostaviti prostovoljni sistem, ki je vzporeden s sedanjim sistemom pomorske inšpekcije države pristanišča in ločen od njega, da bi zagotovili prožnost pri načinu oblikovanja standardov za pomorsko inšpekcijo države pristanišča. To državam članicam, državam podpisnicam Pariškega MoU in Komisiji omogoča spontano oblikovanje takega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, ne da bi se jih vključilo v sedanji Pariški MoU, z namenom, da bi okrepili sodelovanje na področju pomorske inšpekcije države pristanišča v pristaniščih Unije, ki sprejemajo taka plovila, in povečali varnost v ribiški industriji, vključno z zdravjem in varnostjo ribičev na krovu. V ta namen bi bilo treba razviti ločen modul za obstoječo inšpekcijsko bazo podatkov. Tak prostovoljni sistem bi lahko pomagal državam članicam v okviru postopka ratifikacije Capetownskega sporazuma in pri pripravi na začetek njegove veljavnosti, kot je bilo odobreno s Sklepom Sveta 2014/195/EU ([4]), da bi se določili najvišji izvedljivi standardi za varnost večjih ribiških plovil.

(10) Z mehanizmom pravične porazdelitve se inšpekcijsko breme porazdeli med države podpisnice Pariškega MoU. Vsaki državi podpisnici se dodeli določeno število inšpekcijskih pregledov. To število pomeni njeno obveznost inšpekcijskih pregledov ali „pravičen delež“, ki ga je treba izvesti vsako leto. Inšpekcijski pregled ladje je primerno opraviti predvsem v odvisnosti od časa od zadnjega inšpekcijskega pregleda v povezavi z rizičnim profilom ladje, na podlagi katerega se določijo časovni presledki med inšpekcijskimi pregledi in obseg inšpekcijskega pregleda. Ladje iz prednostne skupine II se lahko pregledajo, medtem ko se ladje iz prednostne skupine I morajo pregledati.

(11) Državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da določenega števila inšpekcijskih pregledov „prednostnih skupin“ ne opravijo, kar pa ne bi vplivalo na njihovo izpolnjevanje obveznosti inšpekcijskih pregledov. V nekaterih državah članicah lahko število dejansko opravljenih postankov ladij iz prednostnih skupin v njihovih pristaniščih v danem letu preseže število inšpekcijskih pregledov v okviru obveznosti inšpekcijskih pregledov ali pa je manjše od njega. Ugotovljeno je bilo, da je alternativna metoda, s katero naj bi zagotovili, da te (preobremenjene ali premalo obremenjene) države članice izpolnjujejo mehanizem pravične porazdelitve, neprožna, zato je treba zadevne določbe uskladiti z določbami iz Pariškega MoU.

(12) Državam članicam je prav tako dovoljeno, da v določenih okoliščinah preložijo inšpekcijske preglede ladij, pod pogojem, da se ladja pregleda v naslednjem pristanišču postanka ali v 15 dneh. To možnost bi bilo treba prilagoditi tako, da jo lahko izkoristijo vse države članice. Ladje iz nekaterih kategorij, za katere se šteje, da so bolj rizične in so zato primerne za razširjeni inšpekcijski pregled, morajo 72 ur pred vplutjem v pristanišče sporočiti predvideni čas vplutja v pristanišče. Kljub temu je bilo po več letih ugotovljeno, da je ta obveznost preveč obremenjujoča za upravljavce in da ne prinaša nobene dodane vrednosti, saj so informacije o predvidenem času vplutja nacionalnim organom že enostavneje dostopne v podatkovni zbirki THETIS. Zaradi tega je bila s Pariškim MoU odpravljena obveznost obveščanja pred vplutjem, zato bi bilo treba Direktivo 2009/16/ES ustrezno uskladiti.

([4]) Sklep Sveta 2014/195/EU z dne 17. februarja 2014 o pooblastitvi držav članic, da podpišejo, ratificirajo ali pristopijo h Capetownskemu sporazumu iz leta 2012 o izvajanju določb Protokola iz Torremolinosa iz leta 1993, ki se nanaša na Mednarodno konvencijo iz Torremolinosa o varnosti ribiških plovil iz leta 1977 (UL L 106, 9.4.2014, str. 4).

(13) V običajnih okoliščinah so inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine II neobvezni. Države članice, v katerih ni opravljenih dovolj postankov ladij, primernih za inšpekcijski pregled za izpolnitev njihove letne obveznosti, pa morajo pregledati ladje iz prednostne skupine II, da bi izpolnile svoje letne obveznosti glede inšpekcijskih pregledov. Ker ti inšpekcijski pregledi za navedene države članice dejansko postanejo obvezni, bi bila morda potrebna večja prožnost pri inšpekcijskih pregledih ladij iz prednostne skupine II, predvsem za take države članice. Zato bi morale imeti take države članice možnost, da navedene inšpekcijske preglede preložijo, pod pogojem, da tako preložitev utemeljijo.

(14) Če inšpekcijski pregled ni opravljen zaradi izrednih in nepredvidenih okoliščin, ki onemogočajo izvedbo inšpekcijskega pregleda, kot so naravna nesreča, pandemija, izredne razmere v javnem zdravju ali teroristični napad, se to ne bi smelo šteti za neopravljen inšpekcijski pregled. Te okoliščine bi bilo treba ustrezno utemeljiti in sporočiti Komisiji.

(15) V zadnjem desetletju in kljub povečanju števila plovil, ki pristajajo v pristaniščih Unije, tudi v okviru pomorskega prevoza blaga na kratke razdalje med glavnimi pristanišči v državah članicah in pristanišči v geografski Evropi ali neevropskih državah v Sredozemlju in Črnem morju, se je varnostni profil ladij, ki pristajajo v pristaniščih Unije, izboljšal. Pregledi pomorske inšpekcije države pristanišča se vse pogosteje uporabljajo za izvrševanje okoljske zakonodaje, na primer v zvezi z emisijami žvepla ali varnim in okolju prijaznim recikliranjem ladij. V zvezi s tem bi morala Unija v skladu s svojimi zavezami na področju varstva morskega okolja še naprej prevzemati vodilno vlogo v sektorju, ki se ureja tako na evropski kot na mednarodni ravni. Vendar je imel rizični profil ladij, ki je bil osnovan pred letom 2009, drugačne prioritete, zato ni v celoti prilagojen temu, da bi se inšpektorji pri pregledih usmerili na najmanj okoljsko učinkovita plovila. Zato bi bilo treba rizični profil ladij posodobiti, da bi odražal okoljska vprašanja, pri čemer bi se več pomena pripisalo okoljski učinkovitosti ladij.

(16) Potem ko IMO zaključi revizijo svojega kazalnika ogljične intenzivnosti, bi morala Komisija oceniti ustreznost tega kazalnika ogljične intenzivnosti kot okoljski parameter, ki se uporablja za določitev rizičnega profila ladje v okviru Direktive 2009/16/ES, in po potrebi razmisliti o predložitvi zakonodajnega predloga.

(17) V okviru Pariškega MoU se je leta 2019 sprejela nova metodologija, v kateri so bili določeni seznami držav z nadpovprečno, povprečno in podpovprečno uspešnostjo kot alternativa belemu, sivemu in črnemu seznamu držav zastave. Pri sprejemanju ustreznih izvedbenih aktov bi bilo treba posebno pozornost nameniti tej metodologiji, ki določa kategorizacijo držav zastave. Izvajanje te metodologije na podlagi te direktive, bi moralo zagotoviti pravičnost, predvsem kar zadeva obravnavo držav zastave z majhnimi flotami.

(18) Ker inšpektorji pomorske inšpekcije države pristanišča potrebujejo čas za pripravo in izvedbo inšpekcijskih pregledov, je pomembno zagotoviti, da je na voljo dovolj časa. To je predvsem pomembno v primeru razširjenih inšpekcijskih pregledov in za inšpekcijske preglede ro-ro potniških ladij, ki opravljajo linijski prevoz, kadar se lahko upošteva delovanje plovila.

(19) Zaradi obsega razširjenih inšpekcijskih pregledov bi jih morala izvajati vsaj dva inšpektorja pomorske inšpekcije države pristanišča. Kadar to ni mogoče iz objektivnih razlogov, kot so posebnosti pristanišča (omejeno število osebja, težave z dostopnostjo), dejstvo, da prihod ni bil najavljen dovolj vnaprej, ali ker je razširjeni inšpekcijski pregled potreben zaradi nepričakovanih ali zelo pomembnih okoliščin, bi bilo treba razloge ustrezno zabeležiti.

(20) Digitalizacija je bistven vidik tehnološkega napredka pri zbiranju in posredovanju podatkov da bi prispevali k stroškovnim prihrankom in učinkoviti uporabi človeških virov. Sedanje število ladij z elektronskimi spričevali se povečuje in se bo po pričakovanjih še povečalo. Zato bi bilo treba povečati učinkovitost pomorske inšpekcije države pristanišča tako, da bi povečali uporabo elektronskih spričeval, s čimer bi bili inšpekcijski pregledi lahko bolj usmerjeni na ladje in bolje pripravljeni.

(21) Pomorska inšpekcija države pristanišča postaja vse bolj zapletena, saj pravo Unije oziroma IMO določata nove zahteve za inšpekcijske preglede kot dokaz tesne medsebojne povezanosti zdravja, varnosti, zaščite in socialnih vidikov. Zato je treba zagotoviti izpopolnjevanje in preusposabljanje inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča ter stalno razvijati njihovo usposabljanje. To bo pristojnim organom držav pristanišča omogočilo, da preverijo skladnost z veljavnimi mednarodnimi konvencijami o pomorski varnosti in zaščiti, varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmerah na ladjah, ki pristanejo v njihovih pristaniščih. Država pristanišča pri

izvajanju takih dejavnosti spremljanja ne sme posegati v pristojnosti države zastave, kot je določeno v Direktivi 2013/54/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([5]).

(22) Uprave držav zastave v državah članicah morajo imeti v skladu z Direktivo 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) sistem vodenja kakovosti, ki državam članicam omogoča, da nadalje izboljšujejo svoje delovanje kot države zastave, ter zagotavlja enake pogoje delovanja med upravami. Podobna zahteva za pomorske inšpekcijske uprave države pristanišča bi morala državam članicam omogočati potrjevanje, da so organiziranost teh uprav ter njihove politike, postopki, viri in dokumentacija, ustrezni za izpolnjevanje ciljev te direktive. Da se državam članicam zagotovi dovolj časa za izpolnjevanje te zahteve, bi bilo treba certificiranje tega sistema vodenja kakovosti uskladiti z običajnim revizijskim intervalom za sistem, ki že obstaja na podlagi Direktive 2009/21/ES.

(23) Da se omogoči ažurna uporaba Direktive 2009/16/ES, ki bo državam članicam omogočila, da v skladu z navedeno direktivo izpolnjujejo svoje obveznosti po mednarodnem pravu, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s posodobitvijo seznama konvencij, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2009/16/ES, ter spreminjanjem seznama postopkov in smernic, povezanih s pomorsko inšpekcijo države pristanišča in sprejetih v okviru Pariškega MoU. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ([7]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(24) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje določb Direktive 2009/16/ES, povezanih s seznamom konvencij, ki spadajo na področje uporabe navedene direktive, pogoji za uporabo Priloge VII o razširjenem inšpekcijskem pregledu, enotnim sklopom smernic in postopkov za varnost in zaščito ter zahtevami za elektronska spričevala, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([8]).

(25) Komisija bi morala ob upoštevanju celotnega cikla spremljanja, ki poteka v okviru obiskov Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) v državah članicah za spremljanje izvajanja Direktive 2009/16/ES, izvajanje zadevne direktive prvič oceniti najpozneje pet let po datumu prenosa te direktive o spremembi ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo, da bi zbrale vse informacije, ki so potrebne za to ocenjevanje. Nadaljnja ocenjevanja bi morala potekati vsakih pet let.

(26) Ker ciljev te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči zaradi mednarodne narave pomorskega prevoza, temveč se zaradi mrežnih učinkov, ki izhajajo iz skupnega delovanja držav članic, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(27) Da neobalnim državam članicam ne bi nalagali nesorazmernega upravnega bremena, bi bilo tem državam članicam treba po pravilu de minimis omogočiti odstopanje od obveznosti prenosa in izvajanja te direktive, dokler izpolnjujejo določena merila.

(28) Direktivo 2009/16/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

([5]) Direktiva 2013/54/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o nekaterih odgovornostih države zastave za zagotovitev skladnosti s Konvencijo o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 in njenega izvrševanja (UL L 329, 10.12.2013, str. 1).

([6]) Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

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

([8]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2009/16/ES

Direktiva 2009/16/ES se spremeni:

(1) člen 2, prvi odstavek, se spremeni:

(a) točka 1 se spremeni:

(i) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (Konvencija STCW);“;

(ii) dodajo se naslednje točke:

„(l) Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami iz leta 2004 (Konvencija o upravljanju balastnih voda);

(m) Mednarodno konvencijo iz Nairobija o odstranitvi razbitin iz leta 2007 (Konvencija iz Nairobija);

(n) Mednarodno konvencijo iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij iz leta 2009 (Konvencija iz Hongkonga).“;

(b) točka 3 se črta;

(c) vstavi se naslednja točka:

„8a. ‚Inšpekcijski pregled‘ pomeni preverjanje stanja ladje, njene opreme in posadke na podlagi veljavnih konvencij, ki ga opravi inšpektor. Inšpekcijski pregled ni pregled za izdajo, overitev ali podaljšanje statutarnih spričeval, poročilo o inšpekcijskem pregledu, izdano na podlagi tega pregleda in predloženo poveljniku ladje, pa ni spričevalo.“;

(d) točke 11, 12 in 13 se nadomestijo z naslednjim:

„11. ‚Začetni inšpekcijski pregled‘ pomeni inšpekcijski pregled inšpektorja na ladji, pri katerem se preverijo vsaj zahteve iz člena 13(1).

12. ‚Podrobnejši inšpekcijski pregled‘ pomeni inšpekcijski pregled, ki vključuje elemente začetnega inšpekcijskega pregleda, pri katerem je opravljen temeljit pregled ladje in njene opreme ter posadke kot celote ali po potrebi delno v razmerah, opredeljenih v členu 13(3), ki zajema ladijsko konstrukcijo, opremo, število članov posadke, bivalne in delovne razmere ter skladnost z delovnimi postopki na ladji.

13. ‚Razširjeni inšpekcijski pregled‘ pomeni inšpekcijski pregled, ki vključuje vsaj postavke, naštete v Prilogi VII, in elemente začetnega inšpekcijskega pregleda. Razširjeni inšpekcijski pregled lahko vključuje podrobnejši inšpekcijski pregled, če zanj obstajajo utemeljeni razlogi v skladu s členom 13(3).“;

(e) točka 20 se nadomesti z naslednjim:

„20. ‚Statutarno spričevalo‘ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z veljavnimi konvencijami.“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. Pri inšpekcijskem pregledu ladje, ki pluje pod zastavo države, ki ni pogodbenica konvencije, države članice zagotovijo, da se ta ladja in njena posadka ne obravnavata ugodneje kakor ladja, ki pluje pod zastavo države, pogodbenice te konvencije. Na taki ladji se opravi podrobnejši inšpekcijski pregled v skladu s postopki, vzpostavljenimi v okviru Pariškega MoU. Vendar se za ladjo, ki pluje pod zastavo države, ki ni pogodbenica Konvencije CLC 92, Konvencije o gorivih iz leta 2001 ali Konvencije iz Nairobija, ne opravi samodejno

podrobnejši inšpekcijski pregled, če ima ta ladja ustrezno spričevalo, ki ga je izdala država, ki je pogodbenica teh konvencij, in inšpektor, ki izvaja inšpekcijski pregled, odloči, da podrobnejši inšpekcijski pregled ni potreben. Ta odločitev in razlogi zanjo se zabeležijo v inšpekcijsko bazo podatkov.

4. Ribiška plovila, krajša od 24 metrov, vojaške ladje, pomožne vojaške ladje, lesene ladje enostavne gradnje, državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo za trgovanje, so izključene iz področja uporabe te direktive. Za namene te direktive se dolžina ribiškega plovila določi v skladu s Capetownskim sporazumom iz leta 2012 o izvajanju določb Protokola iz leta 1993, ki se nanaša na Mednarodno konvencijo iz Torremolinosa o varnosti ribiških plovil iz leta 1977.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„4a. Države članice lahko izvajajo inšpekcijske preglede države pristanišča za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več. Komisija lahko v sodelovanju z državami podpisnicami Pariškega MoU sprejme smernice, ki določajo podrobne ureditve za tak vzporeden in ločen posebni režim pomorske inšpekcije države pristanišča za ta ribiška plovila.“;

(3) v členu 5 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Inšpekcijski pregledi ladij, ki jih opravi država članica in ki presegajo letne obveznosti inšpekcijskih pregledov te države članice za 20 % ali več, se ne upoštevajo pri izračunu letne obveznosti inšpekcijskih pregledov pogodbenic Pariškega MoU.“;

(4) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Podrobna ureditev za izpolnjevanje obveznosti inšpekcijskih pregledov

1. Za državo članico, ki ne opravi zahtevanih inšpekcijskih pregledov na podlagi člena 5(2), točka (a), se vseeno šteje, da izpolnjuje to zahtevo, če število neopravljenih inšpekcijskih pregledov ne presega 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in na njenih sidriščih, ne glede na njihov rizični profil.

2. Ne glede na odstotek neopravljenih inšpekcijskih pregledov iz odstavka 1 dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom ladij, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih v Uniji.

3. Ne glede na odstotek neopravljenih inšpekcijskih pregledov iz odstavka 1 dajejo države članice pri ladjah iz prednostne skupine I, ki pristajajo na sidriščih, prednost inšpekcijskim pregledom zelo rizičnih ladij, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih v Uniji“;

(5) v členu 7 se naslov ter odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„Člen 7

Podrobna ureditev za uravnoteženo obveznost inšpekcijskih pregledov po vsej Uniji

1. Če v posamezni državi članici število postankov ladij iz prednostne skupine I presega njen delež inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2), točka (b), se šteje, da ta država članica izpolni svojo letno obveznost inšpekcijskih pregledov, če število inšpekcijskih pregledov, ki jih je opravila ta država članica, ustreza vsaj njenemu deležu inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2), točka (b), in če skupno število ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in na njenih sidriščih, na katerih ni bil opravljen inšpekcijski pregled, ne presega več kot 40 %.

2. Če je v posamezni državi članici skupno število postankov ladij iz prednostnih skupin I in II manjše od 150 % deleža inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2), točka (b), se kljub temu šteje, da ta država članica izpolnjuje svojo letno obveznost inšpekcijskih pregledov, če izvede inšpekcijske preglede dveh tretjin ladij iz prednostne skupine I in prednostne skupine II od vseh ladij iz prednostne skupine I in prednostne skupine II, ki pristajajo v njenih pristaniščih in na njenih sidriščih.“;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavki 1, 2 in 3 se nadomestijo z naslednjimi:

„1. Države članice se lahko odločijo za preložitev inšpekcijskega pregleda ladij iz prednostne skupine I ali II v naslednjih primerih:

(a) če se lahko inšpekcijski pregled opravi ob katerem koli poznejšem postanku ladje v tej državi članici v 15 dneh po dejanskem izplutju, pod pogojem, da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v Uniji ali na območju Pariškega MoU, z izjemo pristanišč države zastave ladje;

(b) če se lahko inšpekcijski pregled opravi v drugem pristanišču postanka v Uniji ali na območju Pariškega MoU v 15 dneh po dejanskem izplutju, pod pogojem, da se država, v kateri je to pristanišče postanka, predhodno strinja, da opravi inšpekcijski pregled, ali

(c) če se lahko inšpekcijski pregled ladje, vključno z ro-ro potniškimi ladjami ali visokohitrostnimi potniškimi plovili, ki opravljajo linijski prevoz, opravi v istem pristanišču postanka v 15 dneh po dejanskem izplutju.

Kadar se država članica odloči preložiti inšpekcijski pregled na podlagi prvega pododstavka, se ta preloženi inšpekcijski pregled ne upošteva pri ugotavljanju skladnosti te države članice z njeno letno obveznostjo inšpekcijskih pregledov iz členov 6 in 7, če je preloženi inšpekcijski pregled kot tak evidentiran v inšpekcijski bazi podatkov.

2. Inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I ali II, ki se iz operativnih razlogov ne opravi, se ne obravnava kot neopravljen inšpekcijski pregled, če je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov in v kateri koli izmed naslednjih izrednih okoliščin:

(a) če pristojni organ meni, da bi inšpekcijski pregled ogrožal varnost inšpektorjev, ladij ali njihovih posadk oziroma pristanišča ali morskega okolja;

(b) če ladja pristane v pristanišču samo v nočnem času ali

(c) če je čas postanka ladje prekratek, da bi se inšpekcijski pregled lahko zadovoljivo opravil.

Kadar veljajo okoliščine iz točke (b), države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo ustrezen inšpekcijski pregled ladij, ki redno pristajajo v nočnem času.

3. Če na ladji na sidrišču ni opravljen inšpekcijski pregled, se ga ne obravnava kot neopravljen inšpekcijski pregled, če:

(a) je ladja v roku 15 dni po dejanskem izplutju pregledana v drugem pristanišču ali na drugem sidrišču v Uniji ali na območju Pariškega MoU v skladu s Prilogo I;

(b) ladja pristane v pristanišču samo v nočnem času ali je čas postanka prekratek, da bi se inšpekcijski pregled lahko zadovoljivo opravil, ter se razlog za neopravljen inšpekcijski pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov ali

(c) pristojni organ meni, da bi inšpekcijski pregled ogrožal varnost inšpektorjev, ladij ali njihovih posadk oziroma pristanišča ali morskega okolja, ter se razlog za neopravljen inšpekcijski pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov.“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„4. Če inšpekcijski pregled ni opravljen zaradi izrednih in nepredvidenih okoliščin, se ne šteje za neopravljen inšpekcijski pregled, razlog za to pa se zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov. Te okoliščine se ustrezno utemeljijo in sporočijo Komisiji.“;

(7) člen 9 se črta;

(8) v členu 10 se odstavka 2 in 3 nadomestita z naslednjim:

„2. Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih, zgodovinskih in okoljskih parametrov:

(a) Splošni parametri

Splošni parametri v skladu s Prilogo I, del I.1, in Prilogo II temeljijo na vrsti, starosti, zastavi ladje, udeleženi priznani organizaciji in uspešnosti družbe.

(b) Zgodovinski parametri

Zgodovinski parametri v skladu s Prilogo I, del I.2, in Prilogo II temeljijo na številu pomanjkljivosti in zadržanj v določenem obdobju.

(c) Okoljski parametri

Okoljski parametri temeljijo na številu pomanjkljivosti v zvezi s Konvencijo Marpol 73/78, Konvencijo AFS 2001, Konvencijo o upravljanju balastnih voda, Konvencijo CLC 92, Konvencijo o gorivih iz leta 2001, Konvencijo iz Nairobija in Konvencijo iz Hongkonga v skladu s Prilogo I, del I.3, in Prilogo II.

3. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi metodologijo za preučitev splošnih parametrov tveganja, ki se zlasti nanašajo na merila, povezana z državo zastave, in merila uspešnosti družbe, ki so bila sprejeta v okviru Pariškega MoU leta 2019 z vzpostavitvijo seznamov držav z nadpovprečno, povprečno in podpovprečno uspešnostjo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(9) člen 13 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) se prepriča o splošnem stanju ladje, vključno s higienskimi razmerami, tudi v strojnici in nastanitvenih prostorih.“;

(b) odstavek 2 se črta;

(10) člen 14 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za razširjeni inšpekcijski pregled so v skladu s Prilogo I, del II, 3A in 3B, primerne naslednje kategorije ladij:

(a) zelo rizične ladje;

(b) potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz škodljivih tekočih snovi ali tankerji za prevoz kemikalij, starejši od 12 let;

(c) zelo rizične ladje ali potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz škodljivih tekočih snovi ali tankerji za prevoz kemikalij, starejši od 12 let, v primeru zelo pomembnih ali nepričakovanih okoliščin;

(d) ladje, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled zaradi odločitve o zavrnitvi dostopa, izdane v skladu s členom 16 in členom 21(4).“;

(b) odstavek 3 se črta;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Razširjeni inšpekcijski pregled po možnosti opravita najmanj dva inšpektorja pomorske inšpekcije države pristanišča. Če to ni mogoče, se razlogi ustrezno zabeležijo v inšpekcijski bazi podatkov. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno s področji tveganja, ki jih je treba zajeti,, je določen v Prilogi VII. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne ureditve za zagotovitev enotnih pogojev uporabe Priloge VII. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(11) člen 14a se spremeni:

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Člen 11, točka (a), in člen 14 se ne uporabljata za ro-ro potniške ladje in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijski prevoz in ki so inšpekcijsko pregledana na podlagi tega člena.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„4a. Upravljavec ali poveljnik ladje v obratovalnem urniku zagotovi dovolj časa za izvedbo inšpekcijskih pregledov iz točke 1.1 in točke 2(a), Priloge XVII.“;

(12) člen 16 se spremeni:

(a) odstavki 1 do 4 se nadomestijo z naslednjimi:

„1. Država članica zavrne dostop do svojih pristanišč in sidrišč vsaki ladji, ki:

(a) pluje pod zastavo države, uvrščene na seznam držav s podpovprečno uspešnostjo, ki je sprejet v skladu s Pariškim MoU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in ga Komisija objavi vsako leto, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države podpisnice Pariškega MoU, ali

(b) pluje pod zastavo države, uvrščene na seznam držav z nadpovprečno ali povprečno uspešnostjo, ki je sprejet v skladu s Pariškim MoU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in ga Komisija objavi vsako leto, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države podpisnice Pariškega MoU.

Prvi pododstavek tega odstavka se ne uporablja za okoliščine iz člena 21(6).

Zavrnitev dostopa se izvrši, takoj ko ladja zapusti pristanišče ali sidrišče, v katerem je bila tretjič zadržana in kjer je bila izdana odločitev o zavrnitvi dostopa.

2. Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi šele po preteku treh mesecev od datuma izdaje te odločitve in če so izpolnjeni pogoji iz točk 3 do 6 Priloge VIII.

Če je bila ladji izdana druga odločitev o zavrnitvi dostopa, se ta odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavi šele po 12 mesecih.

3. Vsako nadaljnje zadržanje v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države podpisnice Pariškega MoU v Uniji pomeni zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč ali sidrišč v Uniji. Taka tretja odločitev o zavrnitvi dostopa se lahko razveljavi po preteku 24 mesecev od datuma izdaja te odločitve in le pod pogojem, da:

(a) ladja pluje pod zastavo države, ki zaradi števila zadržanj ni uvrščena na seznam držav s podpovprečno uspešnostjo niti na seznam držav s povprečno uspešnostjo;

(b) so statutarna in klasifikacijska spričevala ladje izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (*);

(c) ladjo upravlja družba, katere uspešnost je v skladu s Prilogo I, del I.1, nadpovprečna, ter

(d) so izpolnjeni pogoji iz točk 3 do 6 Priloge VIII.

Vsaki ladji, ki ne izpolnjuje meril iz prvega pododstavka, se po preteku 24 mesecev od datuma izdaje odločitve o zavrnitvi dostopa stalno prepove dostop do vseh pristanišč ali sidrišč v Uniji.

4. Vsako nadaljnje zadržanje ladje po tretji odločitvi o zavrnitvi dostopa v pristanišču ali na sidrišču v Uniji, ki pluje pod zastavo države, uvrščene na seznam držav s povprečno ali podpovprečno uspešnostjo, pomeni stalno zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč ali sidrišč v Uniji.

(*) Uredba (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11).“;

(b) vstavita se naslednja odstavka:

„4a. Ladji, ki pluje pod zastavo države, ki je uvrščena na seznam držav z nadpovprečno uspešnostjo, in ki ji je bil najmanj trikrat zavrnjen dostop ter je zadržana v pristanišču ali na sidrišču v Uniji ob njenem prvem inšpekcijskem pregledu v Uniji po tretji in vsaki nadaljnji zavrnitvi dostopa, se:

(a) zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Uniji za obdobje 24 mesecev, če je statutarna in klasifikacijska spričevala ladje izdala organizacija, priznana na podlagi Uredbe (ES) št. 391/2009;

(b) za stalno zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Uniji, če statutarnih in klasifikacijskih spričeval ladje ni izdala organizacija, priznana na podlagi Uredbe (ES) št. 391/2009.

4b. Obdobja zavrnitve dostopa za večkratna zadržanja se podaljšajo za 12 mesecev v primerih, kadar se uporabi ukrep zavrnitve dostopa v skladu s členom 21(4).“;

(13) v členu 17 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ob zaključku inšpekcijskega pregleda inšpektor sestavi poročilo o inšpekcijskem pregledu v skladu s Prilogo IX. Kopija inšpekcijskega poročila se predloži poveljniku ladje.“;

(14) v členu 19, odstavek 4 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„4. Če inšpekcijski pregled pokaže, da ladja ni opremljena z delujočo napravo za zapisovanje podatkov o plovbi in je uporaba take naprave obvezna v skladu z Direktivo 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), pristojni organ zagotovi, da se ladja zadrži.

(*) Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).“;

(15) v členu 20 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Lastnik ali upravljavec ladje ali zastopnik lastnika ali upravljavca ladje v državi članici ima pravico do pritožbe zoper vsako odločitev o zadržanju ali zavrnitvi dostopa, ki jo je sprejel pristojni organ. Pritožba ne zadrži izvršitve zadržanja ali zavrnitve dostopa.“;

(16) člen 21 se spremeni:

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Uniji zavrne ladjam iz odstavka 1 tega člena, in zadržanim ladjam iz člena 19(2), ki:

(a) nadaljujejo plovbo ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali

(b) katerim se dovoli, da nadaljujejo plovbo, pod pogojem, da izpolnjujejo veljavne zahteve konvencij, tako da nato pristanejo v remontni ladjedelnici, določeni na podlagi odstavka 1 tega člena, vendar tega ne storijo.

Odločitev o zavrnitvi dostopa začne veljati na datum izdaje. Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi šele po preteku 12 mesecev od datuma izdaje te odločitve in če so izpolnjeni pogoji iz točk 3 do 6 Priloge VIII.“;

(b) odstavka 5 in 6 se nadomestita z naslednjim:

„5. V primerih, navedenih v odstavku 4, prvi pododstavek, točka (a), pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, takoj opozori pristojne organe vseh drugih držav članic.

V primerih, navedenih v odstavku 4, prvi pododstavek, točka (b), pristojni organ države članice, v kateri je remontna ladjedelnica, obvesti organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, ali je ladja prispela. Ko pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, ugotovi, da ladja ni pristala v tej remontni ladjedelnici, o tem nemudoma obvesti pristojne organe vseh drugih držav članic.

V primerih, navedenih v odstavku 4, prvi pododstavek, točka (b), če remontna ladjedelnica, navedena na podlagi odstavka 1, ni v državi članici in pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, ugotovi, da ladja ni pristala v tej remontni ladjedelnici, o tem nemudoma obvesti pristojne organe vseh drugih držav članic.

Preden zavrne dostop ladji, lahko država članica zahteva posvet z upravo države zastave zadevne ladje.

6. Z odstopanjem od odstavka 4 lahko ustrezni organ te države pristanišča dovoli dostop ladje iz tega odstavka do določenega pristanišča ali sidrišča v primeru višje sile ali zelo pomembnih varnostnih razlogov, da se zmanjša oziroma minimizira nevarnost onesnaženja ali da se odpravijo pomanjkljivosti v skladu z odstavkom 1, če je lastnik, upravljavec ali poveljnik ladje izvedel ustrezne ukrepe za zagotovitev varnega vstopa zadevne ladje do tega pristanišča ali sidrišča, ki jih pristojni organ te države članice sprejme kot zadostne.“;

(17) v členu 22 se odstavek 7 nadomesti z naslednjim:

„7. Komisija v sodelovanju z državami članicami in državami podpisnicami Pariškega MoU ter na podlagi strokovnega znanja in izkušenj, pridobljenih na ravni držav članic v Uniji in v okviru Pariškega MoU, razvije program strokovnega usposabljanja za podporo držav članic pri usposabljanju in ocenjevanju usposobljenosti inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča, da bi dopolnila politiko usposabljanja Pariškega MoU in s tem harmonizirala prakse pomorske inšpekcije države pristanišča.

Komisija v sodelovanju z državami članicami in državami podpisnicami Pariškega MoU redno opredeljuje in se odziva na nove potrebe po usposabljanju s prispevanjem k spremembi učnih načrtov in vsebine programa za usposabljanje inšpektorjev, predvsem kar zadeva nove izzive na področju pomorske varnosti, povezane z okoljskimi in socialnimi vprašanji ter vprašanji s področja dela in novimi tehnologijami, ter prispevanjem v zvezi z dodatnimi obveznostmi, ki izhajajo iz ustreznih instrumentov.“;

(18) v členu 23 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da njihovi piloti, ki se ukvarjajo z vplutjem ali izplutjem ladij ali so na ladjah, ki so namenjene v pristanišče znotraj države članice ali so v tranzitu, takoj obvestijo pristojni organ države pristanišča ali obalne države, kakor je ustrezno, kadar med opravljanjem običajnih dolžnosti izvedo, da obstajajo očitne nepravilnosti, ki lahko vplivajo na varnost, vključno z varno plovbo ladje ali varnostjo pomorščakov na krovu, ali ki lahko pomenijo grožnjo za morsko okolje.

2. Če pristaniški organi ali telesa med opravljanjem običajnih dolžnosti izvedo, da ima ladja v njihovem pristanišču očitne nepravilnosti, ki lahko vplivajo na varnost, vključno z varno plovbo ladje ali varnostjo pomorščakov na krovu, ali ki lahko pomenijo grožnjo za morsko okolje, ta organ ali telo takoj obvesti pristojni organ države pristanišča.“;

(19) v členu 24 se odstavka 2 in 3 nadomestita z naslednjim:

„2. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se bodo informacije o dejanskem času vplutja in izplutja vseh ladij, ki pristanejo v njihovih pristaniščih ali sidriščih, skupaj z identifikacijo zadevnega pristanišča ali sidrišča v treh urah od časa vplutja oziroma od časa izplutja prenesle v inšpekcijsko bazo podatkov prek sistema Unije za izmenjavo pomorskih informacij ‚SafeSeaNet‘ iz člena 3, točka (s), Direktive 2002/59/ES. Ko prenesejo take informacije v inšpekcijsko bazo podatkov prek sistema SafeSeaNet, so države članice izvzete iz obveznosti posredovanja podatkov v skladu s točko 1.2 in točko 2(a) in (b) Priloge XIV k tej direktivi.

3. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, prenesejo v inšpekcijsko bazo podatkov takoj, ko je izdelano poročilo o inšpekcijskem pregledu ali razveljavljeno zadržanje.

Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v omenjeno inšpekcijsko bazo podatkov, v 72 urah potrdijo za namene objave. Inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča ali drugi ustrezno pooblaščeni zaposleni pri pristojnem organu, ki ni bil vključen v skupino, ki je opravila inšpekcijski pregled, potrdi poročilo o inšpekcijskem pregledu pred prenosom v bazo podatkov, če je to mogoče.“;

(20) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 24a*

Elektronska spričevala

Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami sprejme izvedbene akte, s katerimi določi funkcionalne in tehnične specifikacije za orodje za potrjevanje elektronskih statutarnih spričeval. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(21) člen 25 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 25*

Izmenjava informacij in sodelovanje

Vsaka država članica zagotovi, da njeni pristaniški organi ali telesa ter drugi pristojni organi ali telesa pristojnemu organu predložijo naslednje vrste informacij, s katerimi razpolagajo:

(a) informacije o ladjah, ki niso sporočile nobenih informacij v skladu z zahtevami te direktive, Direktive 2002/59/ES in Direktive (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta (*) ter po potrebi Uredbe (ES) št. 725/2004;

(b) informacije o ladjah, ki so izplule, ne da bi upoštevale določbe iz člena 7 Direktive (EU) 2019/883;

(c) informacije o ladjah, ki jim je bil zaradi varnostih razlogov zavrnjen dostop do pristanišča ali jim je bilo zaradi varnostnih razlogov naloženo, da ga zapustijo;

(d) informacije o očitnih nepravilnostih, sporočenih v skladu s členom 23.

(*) Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij (UL L 151, 7.6.2019, str. 116).“;

(22) člen 30 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 30*

Spremljanje skladnosti s predpisi in uspešnosti držav članic

Komisija za zagotovitev učinkovitega izvajanja te direktive in spremljanje splošnega delovanja sistema pomorske inšpekcije države pristanišča Unije v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 zbira potrebne informacije in opravlja obiske v državah članicah.

Vsaka država članica razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti, ki pokriva operativne dele z državo pristanišča povezanih dejavnosti svoje uprave, ki so neposredno povezani z inšpekcijskimi pregledi. Ta sistem vodenja kakovosti se potrdi v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi za kakovost do 6. julija 2032.“;

(23) člen 30a se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 30a*

Delegirani akti

Komisija v skladu s členom 30b sprejme delegirane akte za spremembo člena 2, točka 1, v zvezi s seznamom tam navedenih konvencij, ko se sprejmejo take konvencije kot ustrezni instrument v okviru Pariškega MoU, ter za

spremembo Priloge VI, da se dopolni ali posodobi seznam iz navedene priloge, ki vsebuje postopke, smernice, navodila in okrožnice v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča, ki se sprejmejo v okviru Pariškega MoU.“;

(24) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 31a*

Spremembe konvencij

Spremembe konvencij se uporabljajo brez poseganja v postopek preverjanja skladnosti iz člena 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002.“;

(25) člen 33 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 33*

Izvedbeni akti

Komisija pri sprejemanju izvedbenih aktov iz členov 10(3), 14(4), 15(4), 18a(7), 23(5) in 24a(1) ter člena 27, drugi odstavek, v skladu s postopkom iz člena 31(2) posebno pozornost nameni zagotavljanju, da ti akti upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema v Uniji, in temeljijo na strokovnosti organizacije Pariškega MoU.“;

(26) člen 35 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 35*

Pregled izvajanja

Komisija do 6. julija 2032 in nato vsakih pet let predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive ter o skladnosti z njo. Komisija na podlagi tega poročila določi, ali je treba predložiti zakonodajni predlog za spremembo te direktive ali nadaljnje zakonodajne akte na tem področju.

Potem ko IMO zaključi revizijo svojega kazalnika ogljične intenzivnosti, Komisija oceni ustreznost tega kazalnika ogljične intenzivnosti kot okoljski parameter, ki se uporablja za določitev rizičnega profila ladje na podlagi te direktive. Komisija na podlagi te ocene razmisli o predložitvi zakonodajnega predloga, kakor je ustrezno.“;

(27) Priloga I se nadomesti z besedilom iz Priloge I k tej direktivi;

(28) Priloga II se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej direktivi;

(29) Priloga III se črta;

(30) Priloga IV se nadomesti z besedilom iz Priloge III k tej direktivi;

(31) Priloga VI se nadomesti z besedilom iz Priloge IV k tej direktivi;

(32) Priloga VIII se nadomesti z besedilom iz Priloge V k tej direktivi;

(33) Priloga XII se nadomesti z besedilom iz Priloge VI k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice do 6. julija 2027 sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

3. Z odstopanjem od odstavka 1 države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč in lahko dokažejo, da spada na področje uporabe te direktive manj kot 5 % celotnega števila ladij, ki so v preteklih treh letih pristale v njihovih rečnih pristaniščih, lahko odstopajo od obveznosti prenosa in izvajanja te direktive.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 27. novembra 2024

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik*
R. METSOLA	BÓKA J.

PRILOGA I

„PRILOGA I

ELEMENTI SISTEMA POMORSKE INŠPEKCIJE V UNIJI

(iz člena 5)

Naslednji elementi se vključijo v sistem pomorske inšpekcije v Uniji:

I. Rizični profil ladje

Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih, zgodovinskih in okoljskih parametrov:

1. Splošni parametri

(a) Vrsta ladje

Za bolj rizične veljajo potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz škodljivih tekočih snovi ali tankerji za prevoz kemikalij.

(b) Starost ladje

Ladje, starejše od 12 let, veljajo za bolj rizične.

(c) Uspešnost države zastave

(i) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z visokim številom zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU, veljajo za bolj rizične.

(ii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z majhnim številom zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU, veljajo za manj rizične.

(iii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki je ratificirala vse obvezne instrumente IMO in MOD iz člena 2, točka 1, veljajo za manj rizične.

(d) Priznane organizacije

(i) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na število zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU nizka ali zelo nizka, veljajo za bolj rizične.

(ii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na število zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU visoka, veljajo za manj rizične.

(iii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009.

(e) Uspešnost družb

(i) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti svojih ladij in glede na število zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU podpovprečno uspešne ali neuspešne, veljajo za bolj rizične.

(ii) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti svojih ladij in glede na število zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MoU nadpovprečno uspešne, veljajo za manj rizične.

2. Zgodovinski parametri

(i) Ladje, ki so bile zadržane več kot enkrat, veljajo za bolj rizične.

(ii) Ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcijskih pregledov v obdobju iz Priloge II ugotovljenih manj pomanjkljivosti, kot jih je naštetih v Prilogi II, veljajo za manj rizične.

(iii) Ladje, ki v obdobju iz Priloge II niso bile zadržane, veljajo za manj rizične.

Parametri tveganja se seštevajo ob uporabi ponderjev, ki odražajo relativni vpliv vsakega parametra na splošno tveganje ladje, zato da se določijo naslednji rizični profili ladje:

— zelo rizična ladja,

— običajno rizična ladja,

— malo rizična ladja.

Pri določanju navedenih rizičnih profilov se bolj upoštevajo parametri vrste ladje, uspešnosti države zastave, priznane organizacije in družbe.

3. Okoljski parametri

Za bolj rizične veljajo ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcijskih pregledov v obdobju iz Priloge II ugotovljenih več pomanjkljivosti, kot jih je naštetih v navedeni prilogi in ki so povezane s Konvencijo Marpol 73/78, Konvencijo AFS 2011, Konvencijo o upravljanju balastnih voda, Konvencijo CLC 92, Konvencijo o gorivih iz leta 2001, Konvencijo iz Nairobija in Konvencijo iz Hongkonga.

II. Inšpekcijski pregled ladij

1. Periodični inšpekcijski pregledi

Periodične inšpekcijske preglede je treba opraviti v vnaprej določenih časovnih presledkih. Njihova pogostost se določi na podlagi rizičnega profila ladje. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi zelo rizičnih ladij ne sme biti daljši od šestih mesecev. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi ladij z drugačnim rizičnim profilom se podaljša skladno z zmanjšanjem rizičnosti.

Države članice opravijo periodični inšpekcijski pregled na:

— kateri koli zelo rizični ladji, ki v preteklih šestih mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču v Uniji ali na območju Pariškega MoU. Zelo rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od petega meseca dalje,

— kateri koli običajno rizični ladji, ki v preteklih 12 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču v Uniji ali na območju Pariškega MoU. Običajno rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od desetega meseca dalje,

— kateri koli malo rizični ladji, ki v preteklih 36 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču v Uniji ali na območju Pariškega MoU. Malo rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od 24 meseca dalje.

2. Dodatni inšpekcijski pregledi

Na ladjah, pri katerih so nastopile naslednje zelo pomembne ali nepričakovane okoliščine, se inšpekcijski pregled opravi ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda. Vendar o potrebi po takem dodatnem inšpekcijskem pregledu zaradi nepričakovanih okoliščin odloči inšpektor na podlagi strokovne presoje.

2A. Zelo pomembne okoliščine

Inšpekcijski pregledi se ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda opravijo na naslednjih ladjah, pri katerih so nastopile naslednje zelo pomembne okoliščine:

— ladjah, ki so bile po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Uniji ali na območju Pariškega MoU zaradi varnostnih razlogov začasno izključene ali umaknjene iz svojega razreda,

— ladjah, ki so bile predmet poročila ali uradnega obvestila druge države članice,

— ladjah, ki jih ni v inšpekcijski bazi podatkov,

— ladjah, ki:

— so bile udeležene v trčenju, brodolomu ali so nasedle na poti v pristanišče,

— so bile obtožene domnevne kršitve predpisov o raztovarjanju škodljivih snovi ali odplak,

— so nenadzorovano ali nevarno manevrirale, pri čemer niso upoštevale predpisov med plovbo, ki jih je sprejela IMO, ali varnih navigacijskih praks in postopkov,

— jim je bila predhodno izdana prepoved (prvi inšpekcijski pregled po tem, ko je razveljavljena odločitev o zavrnitvi dostopa) ali

— so bile vpletene v hud incident, zlasti večji požar na krovu, okvaro motorja in nesreče s smrtnim izidom.

2B. Nepričakovane okoliščine

Na ladjah, pri katerih so nastopile naslednje nepričakovane okoliščine, se lahko opravijo inšpekcijski pregledi ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda. Odločitev o takem dodatnem pregledu sprejme pristojni organ na podlagi strokovne presoje:

— ladjah s spričevalom, ki ga je izdala predhodno priznana organizacija, ki ji je bilo priznanje odvzeto po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Uniji ali na območju Pariškega MoU,

— ladjah, za katere so piloti ali pristaniški organi ali telesa poročali, da imajo očitne nepravilnosti, ki lahko škodijo njihovi varni plovbi ali pomenijo grožnjo za okolje v skladu s členom 23 te direktive. Zadevna poročila lahko vključujejo informacije iz sistema za nadzor plovbe o plovbi ladij,

— ladjah, ki niso izpolnile ustreznih zahtev glede obveščanja iz Direktive (EU) 2019/883,

— ladjah, ki so bile predmet poročila ali pritožbe, vključno s pritožbami na kopnem, poveljnika, člana posadke ali katere koli osebe ali organizacije, ki ima upravičen interes za varno obratovanje ladje, delovne in življenjske razmere na ladji ali preprečevanje onesnaževanja, razen če zadevna država članica meni, da sta poročilo ali pritožba očitno neutemeljena,

— ladjah, pri katerih so bile ugotovljene neodpravljene pomanjkljivosti v okviru Kodeksa ISM (tri mesece po razkritju pomanjkljivosti),

— ladjah, ki so bile pred več kot tremi meseci že zadržane,

— ladjah, pri katerih so bili javljeni problemi v zvezi s tovorom, zlasti s škodljivim in nevarnim tovorom,

— ladjah, ki so bile upravljane na način, nevaren za osebe, lastnino ali okolje,

— ladjah, za katere zanesljivi viri trdijo, da se njihovi dejanski parametri tveganja razlikujejo od uradno ugotovljenih in da so zato bolj rizične,

— ladjah, za katere je bil dogovorjen načrt ukrepov za odpravo pomanjkljivosti iz člena 19(2a), vendar inšpektor ni preveril izvajanja tega načrta.

3. Sistem izbire

3A. Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I se opravijo:

(a) razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

— vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih šestih mesecih,

— vseh potniških ladjah, ladjah za prevoz razsutega tovora in tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerjih za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so običajno rizični in v zadnjih 12 mesecih niso bili inšpekcijsko pregledani;

(b) prvi ali podrobni inšpekcijski pregled, kakor je ustrezno, se opravi na:

— vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerji za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 12 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane;

(c) v primeru zelo pomembnih okoliščin:

— podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja opravi na vseh zelo rizičnih ladjah in na vseh potniških ladjah, ladjah za prevoz razsutega tovora in tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerjih za prevoz kemikalij, starejših od 12 let,

— podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerji za prevoz kemikalij, starejših od 12 let,

— razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na vsaki ladji pri prvem inšpekcijskem pregledu po tem, ko je razveljavljena odločitev o zavrnitvi dostopa.

3B. Če se pristojni organ odloči opraviti pregled ladje iz prednostne skupine II, se uporabi naslednje:

(a) razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

— vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih petih mesecih,

— vseh potniških ladjah, ladjah za prevoz razsutega tovora in tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerjih za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so običajno rizični in v zadnjih desetih mesecih niso bili inšpekcijsko pregledani, ali

— vseh potniških ladjah, ladjah za prevoz razsutega tovora in tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerjih za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so malo rizični in v zadnjih 24 mesecih niso bili inšpekcijsko pregledani;

(b) prvi ali podrobni inšpekcijski pregled, kakor je ustrezno, se opravi na:

— vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerji za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih desetih mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane, ali

— vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerji za prevoz kemikalij, starejših od 12 let, ki so malo rizične in v zadnjih 24 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane;

(c) v primeru nepričakovanih okoliščin:

— podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja opravi na vseh zelo rizičnih ladjah ali vseh potniških ladjah, ladjah za prevoz razsutega tovora in tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerjih za prevoz kemikalij, starejših od 12 let,

— podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tankerji za prevoz kemikalij, starejših od 12 let.“.

PRILOGA II

„PRILOGA II

ELEMENTI RIZIČNEGA PROFILA LADJE

(iz člena 10(2))

				Profil			
				Zelo rizične ladje		Običajno rizične ladje	Malo rizične ladje
Splošni parametri				merila	ponder	merila	merila
1.	Vrsta ladje			potniška ladja, ladja za prevoz razsutega tovora, tanker za prevoz nafte, tanker za prevoz plina, tanker za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali tanker za prevoz kemikalij	1	niti zelo rizične niti malo rizične ladje	vse vrste
2.	Starost ladje			vse vrste > 12 let	1		vse starosti
3a.	Zastava	podpovprečna uspešnost			2		nadpovprečna uspešnost
3b.		vsi ratificirani instrumenti IMO/MOD iz člena 2		—	—		da
4a.	Priznana organizacija	uspešnost	NAD	—	—		nadpovprečna
			P	—	—		—
			POD	podpovprečna	1		—
			NEUSP	neuspešna			—
4b.		ki jo priznava EU		—	—		da
5.	Družba	uspešnost	NAD	—	—		nadpovprečna
			P	—	—		—
			POD	podpovprečna	2		—
			NEUSP	neuspešna			—

			Profil			
			Zelo rizične ladje		Običajno rizične ladje	Malo rizične ladje
Splošni parametri			merila	ponder	merila	merila
Zgodovinski parametri						
6.	Število pomanjkljivosti, ugotovljenih v vsakem inšpekcijskem pregledu v zadnjih 36 mesecih	pomanjkljivosti	> 6 v enem od inšpekcijskih pregledov	1		≤ 5 v vsakem posameznem inšpekcijskem pregledu (in vsaj en inšpekcijski pregled, opravljen v zadnjih 36 mesecih)
7.	število zadržanj v zadnjih 36 mesecih	zadržanja	≥ 2 zadržanji	1		brez zadržanj
Okoljski parametri						
8.	Število pomanjkljivosti, povezanih s Konvencijo Marpol 73/78, Konvencijo AFS 2001, Konvencijo o upravljanju balastnih voda, Konvencijo CLC 92, Konvencijo o gorivih iz leta 2001, Konvencijo iz Nairobija in Konvencijo iz Hongkonga, ki so bile ugotovljene v vsakem inšpekcijskem pregledu v zadnjih 36 mesecih	pomanjkljivosti	> 2 v enem od inšpekcijskih pregledov	1		

HRS (zelo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo merila do skupne vrednosti 5 ali več ponderjev.

LRS (malo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo vsa merila parametrov majhnega tveganja.

SRS (običajno rizične) so ladje, ki niso HRS ali LRS

“.

PRILOGA III

„PRILOGA IV

SEZNAM SPRIČEVAL IN DOKUMENTOV

(iz člena 13(1))

Seznam spričeval in dokumentov, ki jih je, kolikor je potrebno, treba vsaj preveriti med inšpekcijskim pregledom (kakor je to ustrezno):

1. mednarodno izmeritveno spričevalo;
2. poročila o predhodnih pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča;
3. spričevalo o varnosti potniške ladje (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
4. spričevalo o varnosti konstrukcije tovorne ladje (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
5. spričevalo o varnostni opremi tovorne ladje (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
6. spričevalo o zanesljivosti radijske postaje na tovorni ladji (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
7. spričevalo o varnosti tovorne ladje (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
8. spričevalo o oprostitvi (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
9. listina o minimalnem številu članov posadke, potrebne za varno plovbo (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/14.2);
10. mednarodno spričevalo o tovorni črti (Mednarodna konvencija o tovornih črtah 66/88, člen 16.1);
11. mednarodno spričevalo o izvzetju tovornih črt (Mednarodna konvencija o tovornih črtah 66/88, člen 16.2);
12. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaženja z oljem (Konvencija MARPOL, Priloga I, pravilo 7.1);
13. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja pri prevozu nepakiranih škodljivih tekočih snovi (Konvencija MARPOL, Priloga II, pravilo 9.1);
14. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z odplakami (Konvencija MARPOL, Priloga IV, pravilo 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja zraka (Konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 6.1);
16. mednarodno potrdilo o energijski učinkovitosti (Konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 6);
17. mednarodno potrdilo o ravnanju z balastno vodo (Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, člen 9.1(a) in pravilo E-2);
18. mednarodno spričevalo o sistemu za preprečevanje obraščanja ladij (Konvencija AFS iz leta 2001, Priloga 4, pravilo 2);
19. deklaracija AFS (Konvencija AFS iz leta 2001, Priloga 4, pravilo 5);
20. mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (ISSC) ali začasno mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (kodeks ISPS, del A/19 in dodatki);
21. spričevala za poveljnike ladij, častnike ali mornarje, izdana v skladu s konvencijo STCW (Konvencija STCW, člen VI, pravilo I/2, in kodeks STCW, oddelek A-I/2);
22. izvod spričevala o skladnosti ali izvod začasnega spričevala o skladnosti, izdanega v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, Kodeks ISM (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo IX/4.2; Kodeks ISM, odstavka 13 in 14);
23. spričevalo o varnem upravljanju ali začasno spričevalo o varnem upravljanju, izdano v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo IX/4.3; Kodeks ISM, odstavka 13 in 14);
24. mednarodno spričevalo o sposobnosti za prevoz kapljivo tekočih plinov ali spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih utekočinjenih plinov, katero koli je ustrezno (kodeks IGC, pravilo 1.5.4, ali kodeks GC, pravilo 1.6);

25. mednarodno spričevalo o primernosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij v razsutem stanju, katero koli je ustrezno (kodeks IBC, pravilo 1.45.4, in kodeks BCH, pravilo 1.6.3);

26. spričevalo o primernosti iz kodeksa INF (Mednarodni kodeks za varen prevoz jedrskega goriva, ki seva ali žarči, plutonija in ustekleničenih visoko radioaktivnih odpadkov, ki se prevažajo na ladjah) (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo VII/16, in kodeks INF, pravilo 1.3);

27. spričevalo o zavarovanju ali kakršno koli drugo finančno jamstvo v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Konvencija CLC 92, člen VII.2);

28. spričevalo o zavarovanju ali kakršno koli drugo finančno jamstvo v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Konvencija o gorivih iz leta 2001, člen 7.2);

29. spričevalo o zavarovanju ali drugo finančno jamstvo v zvezi z odgovornostjo za odstranitev razbitin (Konvencija iz Nairobija, člen 12);

30. spričevalo o varnosti visokohitrostnega plovila in dovoljenje za upravljanje visokohitrostnih plovil (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo X/3.2, ter Kodeks HSC 94/00, pravili 1.8.1 in 1.9);

31. listina o skladnosti s posebnimi zahtevami za ladje, ki prevažajo nevarne snovi (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-2/19.4);

32. dovoljenje za prevažanje sipkega tovora in priročnik za nakladanje sipkega tovora (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo VI/9; Mednarodni kodeks za varen prevoz sipkega tovora v razsutem stanju, oddelek 3);

33. izjava o skladnosti v okviru programa ocene stanja (CAS), končno poročilo CAS in zapisnik o pregledu (Konvencija Marpol 73/78, Priloga I, pravili 20 in 21; Resolucija MEPC.94(46), kakor je bila spremenjena z resolucijami MEPC.99 (48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) in MEPC.236(65));

34. redni povzetki evidenc (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo XI-1/5);

35. knjiga o oljih, dela I in II (Konvencija Marpol 73/78, Priloga I, pravili 17 in 36);

36. knjiga o tovoru (Konvencija Marpol 73/78, Priloga II, pravilo 15);

37. dnevnik o ravnanju z odpadki, dela I in II (Konvencija Marpol 73/78, Priloga V, pravilo 10.3);

38. načrt ravnanja z odpadki (Konvencija Marpol 73/78, Priloga V, pravilo 10; resolucija MEPC.220(63));

39. ladijski dnevnik ter evidenca o vrsti in statusu delovanja/mirovanja pomorskih dizelskih motorjev (Konvencija Marpol 73/78, Priloga VI, pravilo 13.5.3);

40. ladijski dnevnik o menjavi kurilnega olja (Konvencija Marpol 73/78, Priloga VI, pravilo 14.6);

41. zapisnik o ozonu škodljivih snoveh (Konvencija Marpol 73/78, Priloga VI, pravilo 12.6);

42. zapisnik o balastnih vodah (Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, člen 9.1(b) in pravilo B-2);

43. potrdilo o izvzetju glede vgrajenih sistemov za gašenje požara – prostori za tovor in kakršen koli seznam tovora (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-2/10.7.1.4);

44. manifest ali natovorni načrt za nevarno blago (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravili VII/4 in VII/7–2; Konvencija Marpol 73/78, Priloga III, pravilo 54);

45. za tankerje za prevoz nafte zapis o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega prevoza z balastom (Konvencija Marpol 73/78, Priloga I, pravilo 31.2);

46. načrt sodelovanja s službami iskanja in reševanja (SAR) za potniške ladje, ki plujejo na rednih progah (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/7.3);

47. za potniške ladje seznam operativnih omejitev (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/30.2);

48. pomorske karte in navtične publikacije (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravili V/19.2.1.4 in V/27);

49. evidenca ur počitka in pregled razporeditve dela na krovu (Kodeks STCW, oddelka A-VIII/1.5 in 1.7, Konvencija MOD št. 180, člena 5.7 in 8.1, ter Konvencija o delu v pomorstvu iz leta 2006, standarda A.2.3.10 in A.2.3.12);

50. spričevalo o delu v pomorstvu;

51. izjava o skladnosti dela v pomorstvu, dela I in II;

52. evidenca o strojnicah brez stalne straže (Konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-I/46.3);

53. potrdila, zahtevana na podlagi Direktive 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*);

54. potrdilo, zahtevano na podlagi Uredbe (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (**);

55. potrdilo o popisu nevarnih materialov ali izjava o skladnosti, kakor se uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (***);

56. dokument o skladnosti, izdan na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta (****).

(*) Direktiva 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahtevke (UL L 131, 28.5.2009, str. 128).

(**) Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (UL L 131, 28.5.2009, str. 24).

(***) Uredba (EU) št. 1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o recikliranju ladij in spremembi Uredbe (ES) št. 1013/2006 in Direktive 2009/16/ES (UL L 330, 10.12.2013, str. 1).

(****) Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).“.

PRILOGA IV

„PRILOGA VI

POSTOPKI ZA NADZOR LADIJ

(iz člena 15(1))

Vsa tehnična navodila in okrožnice, ki se izdajo v okviru Pariškega MoU, v njihovi najnovejši različici:

tehnična navodila odbora za pomorsko inšpekcijo države pristanišča

— kodeks uveljavljene prakse PSCC41–2008–07

— opredelitve pojmov in okrajšave PSCC53–2020–08

Pariški MoU, splošno

— vrsta inšpekcijskega pregleda PSCC54–2021–03

— zadržanje in sprejeti ukrepi PSCC56-2023-06

— vzorčni obrazci PSCC56-2023-04

— operativni nadzor PSCC52–2019–05

— izvzetja v zvezi z državo zastave PSS43–2010–11

— ustavitev operacije PSCC51-2018-13

— preskus prekinitve energije PSCC49–2016–11

— zavrnitev dostopa (prepoved) PSCC53–2020–06

— konstrukcija ladje za prevoz razsutega tovora/tankerjev za prevoz nafte PSCC50–2017–12

— namestitev v suhi dok PSCC43-2010-06

— dovoljenje za enkratno pot ladje do remontne ladjedelnice zaradi pomanjkljivosti v zvezi z ‚naključno škodo' PSCC53–2020–11

Konvencija SOLAS

— Kodeks ISM PSCC56-2023-05

— Kodeks ISPS PSCC54–2021–02

— ECDIS PSCC51–2018–12

— zapisovalnik podatkov o plovbi PSCC43–2010–32

— varnostne liste sestavin PSCC43–2010–09

— GMDSS PSCC43–2010–21

— kavelj za spuščanje rešilnih čolnov PSCC44–2011–16

— stabilnost v poškodovanem stanju za tankerje PSCC45–2012–10

— sistem za prepoznavanje in sledenje ladjam PSCC55–2022–05

— merjenje debeline ESP/CAS PSCC43–2010–28

— merjenje debeline PSCC43–2010–29

— Polarni kodeks PSCC51–2018–11

— Mednarodni kodeks za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem PSCC55–2022–02

Konvencija MARPOL

— Konvencija MARPOL, Priloga I, OWS PSCC46–2013–18

— Konvencija MARPOL, Priloga II, odstranjevanje, PSCC43–2010–39

— Konvencija MARPOL, Priloga III, Kodeks IMDG PSCC47–2014–08

— Konvencija MARPOL, Priloga IV, odplake PSCC55–2022–07

— Konvencija MARPOL, Priloga V, odpadki PSCC52–2019–07

— Konvencija MARPOL, Priloga VI, onesnaževanje zraka PSCC56-2023-07

— čiščenje cistern za surovo nafto PSCC43–2010–38

— preiskave MARPOL PSCC44–2011–20

Mednarodna konvencija o tovornih črtah

— Mednarodna konvencija o tovornih črtah PSCC54–2021–06

Konvencija AFS

— sistemi proti obraščanju PSCC47–2014–13

Konvencija o gorivih

— Konvencije v zvezi s finančno obveznostjo PSCC56-2023-02

izdajanje potrdil za pomorščake in člane posadke

— izdajanje potrdil za pomorščake in člane posadke (Konvencija STCW, Konvencija o delu v pomorstvu in Konvencija SOLAS) PSCC56-2023-08

Konvencija o upravljanju balastnih voda

— Konvencija o upravljanju balastnih voda PSCC51–2018–09

Konvencije ILO

— Konvencija o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 PSCC52–2019–10

— število ur dela ali počitka in delovna sposobnost PSCC53–2020–14“.

PRILOGA V

„PRILOGA VIII

DOLOČBE V ZVEZI Z ZAVRNITVIJO DOSTOPA DO PRISTANIŠČ IN SIDRIŠČ V UNIJI

(iz člena 16 in člena 21(4))

(1) Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 16(1), pristojni organ pristanišča, v katerem je ladja zadržana tretjič, pisno obvesti poveljnika ladje, da bo izdana odločitev o zavrnitvi dostopa, ki bo začela veljati takoj, ko bo ladja izplula iz pristanišča. Odločitev o zavrnitvi dostopa začne veljati takoj, ko ladja po odpravi pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila zadržana, izpluje iz pristanišča.

(2) Pristojni organ pošlje izvod odločitve o zavrnitvi dostopa upravi države zastave, zadevni priznani organizaciji, drugim državam članicam, drugim podpisnicam Pariškega MoU, Komisiji in Sekretariatu Pariškega MoU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi brez odlašanja posodobiti z informacijami o zavrnitvi dostopa.

(3) Da bi bila odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena, morata lastnik ali upravljavec ladje nasloviti uradno zahtevo na pristojni organ države članice, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa. Taki zahtevi mora biti priložen dokument pristojnega upravnega organa države zastave, ki ga je po obisku na krovu ladje izdal nadzornik, pooblaščen s strani uprave države zastave, ki dokazuje, da ladja v celoti izpolnjuje veljavne določbe mednarodnih konvencij. Uprava države zastave pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu. Dokument je lahko v obliki uradne izjave, ki jo mora izdati upravni organ države zastave in ne priznana organizacija.

(4) Zahtevi o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa mora biti po potrebi priložen tudi dokument klasifikacijskega zavoda, ki je ladjo klasificiral po obisku nadzornika klasifikacijskega zavoda na krovu ladje, ki priča o tem, da je ladja skladna s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta zavod določil. Klasifikacijski zavod pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.

(5) Odločitev o zavrnitvi dostopa se lahko razveljavi šele po preteku obdobja iz člena 16 te direktive, družba pa mora na organ države pristanišča v državi članici, ki je uvedel prepoved, nasloviti uradno zahtevo ter predložiti dokumente, ki se zahtevajo z odstavkoma 3 in 4.

(6) Tako zahtevo, vključno z zahtevanimi dokumenti, je treba državi prepovedi predložiti vsaj en mesec pred koncem obdobja prepovedi. Neupoštevanje tega roka lahko povzroči zamudo, ki traja do enega meseca po tem, ko je država prepovedi prejela zahtevo.

(7) Ladji se bodo v informacijskemu sistemu pripisale zelo pomembne okoliščine, ob njenem naslednjem pristanku v pristanišču/na sidrišču v regiji Pariškega MoU pa bo označena kot primerna za razširjeni inšpekcijski pregled.

(8) Pristojni organ o svoji odločitvi tudi pisno uradno obvesti upravo države zastave, zadevni klasifikacijski zavod, druge države članice, druge podpisnice Pariškega MoU, Komisijo in Sekretariat Pariškega MoU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi brez odlašanja posodobiti s podatki o zavrnitvi dostopa.

(9) Podatki o ladjah, ki jim je bil zavrnjen dostop do pristanišč v Uniji, morajo biti dostopni v inšpekcijski bazi podatkov in objavljeni v skladu s členom 26 in Prilogo XIII.“.

PRILOGA VI

„PRILOGA XII

FUNKCIJE INŠPEKCIJSKE BAZE PODATKOV

(iz člena 24(1))

(1) Inšpekcijska baza podatkov ima najmanj naslednje funkcije:

— vsebuje inšpekcijske podatke držav članic in vseh drugih držav podpisnic Pariškega MoU,

— zagotavlja podatke o rizičnem profilu ladje in o ladjah, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled,

— izračunava obveznosti posameznih držav članic glede inšpekcijskih pregledov,

— zagotavlja seznam držav zastave z nadpovprečno, povprečno in podpovprečno uspešnostjo iz člena 16(1),

— zagotavlja podatke o uspešnosti družb,

— določa elemente nevarnih delov, ki jih je treba preveriti ob vsakem pregledu.

(2) Inšpekcijska baza podatkov mora biti taka, da jo bo mogoče prilagoditi razvoju v prihodnosti in povezati z drugimi podatkovnimi bazami Unije, ki se nanašajo na pomorsko varnost, med drugim tudi SafeSeaNet, ki bo zagotavljala podatke o dejanskem številu postankov v pristaniščih držav članic, ter po potrebi z ustreznimi nacionalnimi informacijskimi sistemi.

(3) Med inšpekcijsko bazo podatkov in informacijskim sistemom Equasis se mora vzpostaviti hiperpovezava. Države članice spodbujajo inšpektorje, naj uporabljajo javne in zasebne baze podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij, ki so dostopne prek informacijskega sistema Equasis.“.