



Брюксел, 28 ноември 2023 г.
(OR. en)

15957/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	15164/23
№ док. Ком.:	10126/23 + ADD 1
Относно:	Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол – <i>Общ подход</i>

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 1 юни 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение.
2. Предложението се отнася до изменение на Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол¹.

¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

3. С Директива 2009/16/ЕО се уреждат проверките на държавния пристанищен контрол на равнището на ЕС. Държавният пристанищен контрол (ДПК) е система за проверка на чуждестранни кораби в пристанища на държави, различни от държавата на знамето, от служители на ДПК, за да се провери дали компетентността на капитана, офицерите и екипажа на борда, състоянието на кораба и неговото оборудване отговаря на изискванията на международните конвенции – и в Европейския съюз – на приложимото право на ЕС. Като такъв ДПК е важен фактор за гарантиране на морската безопасност и за опазване на морската среда.
4. Преразглеждането на директивата има следните конкретни цели:
- да се актуализира законодателството на ЕС и да се приведе в съответствие с международните правила и процедури, определени от Международната морска организация (ИМО), Международната организация на труда (МОТ) и Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол;
 - да се осигури защита на риболовните кораби, техния екипаж и околната среда. По-големите риболовни кораби с дължина над 24 метра не са включени в обхвата на държавния пристанищен контрол. Доброволна система за контрол за този вид кораби следва да повиши степента на съответствие с международните стандарти за безопасност и опазване на околната среда, приложими за тези кораби;
 - да се гарантира по-широко внедряване на цифрови решения. По-специално по този начин се насърчава въвеждането и използването на задължителни електронни свидетелства, което се обвързва с рисковия профил на корабите, използван за целеви подбор и определяне на кораби за проверка; и
 - да се осигури ефикасен и хармонизиран подход за извършване на проверки на ДПК. Това включва по-целенасочен подбор на корабите за проверка чрез реструктуриране на остарели аспекти на рисковия профил на корабите и добавяне на нови компоненти към него.
5. Комисията прие предложението в контекста на своята Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) като последващо действие непосредствено след проверката за пригодност на морския транспорт¹, извършена през 2018 г.

¹ Док. 9128/18 + ADD 1.

6. Предложението се основава на резултатите от оценка на въздействието¹, в която беше взето предвид външно помощно проучване. Оценката на въздействието беше представена и подробно разгледана на едно от заседанията на работната група и не предизвика сериозни опасения от страна на делегациите.

II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

7. На 13 юли 2023 г. Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент определи за докладчик Вера Такс (S&D, Нидерландия). Докладчикът внесе своя проектодоклад на 19 септември, а гласуването по предложението в TRAN е планирано за 7 декември.
8. На 20 септември 2023 г. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението². На 23 юни 2023 г. Европейският комитет на регионите взе решение да не излиза със становище.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В СЪВЕТА

9. Работна група „Морски транспорт“ обсъди предложението на няколко заседания, първото от които се проведе през октомври 2023 г. Всички делегации изразиха общата си подкрепа за целите на предложението на Комисията с оглед на подобряването на морската безопасност и опазването на морската среда.
10. На заседанието си от 22 ноември Комитетът на постоянните представители потвърди подкрепата си за последния компромис и препоръча на Съвета да постигне общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 4 декември 2023 г.
11. В предложението на Комисията бяха внесени някои промени. Много от тези промени целят осигуряването на яснота и съгласуваност с международните правила и процедури, и по-специално с тези на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР). Следва да се отбележи, че са направени и други промени по същество, които са изложени по-долу.

¹ Док. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Док. 13381/23.

12. Първо, държавите членки поставиха под въпрос предложението на Комисията за включване на два нови критерия в методиката за изчисляване на рисковия рейтинг за корабите (което е инструмент за насочване на инспекциите на държавния пристанищен контрол към кораби, при които вероятността от неизправности е най-голяма). Първият от тези критерии се отнася до показателя за въглероден интензитет на кораба (СИ). Държавите членки посочиха, че този показател зависи не само от техническото състояние на кораба, но и от експлоатационните параметри (като скоростта на кораба), както и от външни обстоятелства (търговски модели, метеорологични условия, време, прекарано в пристанище и др.), което означава, че той не е непременно показател за лоши резултати или несъответствие и поради това не следва да се взема предвид при изчисляването на рисковия профил на кораба.
13. Вторият критерий се отнася до наличието на електронни свидетелства. Държавите членки подчертаха, че това е административен елемент извън контрола на кораба, тъй като решението дали да се използват или не електронни свидетелства се взема от държавата на знамето. Поради тази причина електронните свидетелства не са показател за състоянието на кораба или за неговото съответствие със задължителните инструменти на ИМО и ЕС и също не следва да се вземат предвид при изчисляването на рисковия профил на кораба.
14. Второ, в член 3 Комисията предложи да се въведе доброволна система за контрол за по-големи риболовни кораби с дължина над 24 метра, които досега бяха изключени от обхвата на директивата. Държавите членки изразиха съгласие с този подход, тъй като той би могъл да повиши степента на съответствие на тези кораби. Като се има предвид обаче, че това е доброволна система, държавите членки считат, че условията за такъв специален режим за държавен пристанищен контрол за тези риболовни кораби не следва да бъдат установени в актове за изпълнение, а по-скоро чрез насоки, приемани от Комисията в сътрудничество с Парижкия МР.
15. Трето, внесени бяха някои промени, за да се даде възможност за по-голяма гъвкавост на органите за държавен пристанищен контрол. В член 14, параграф 4 Комисията предложи разширените проверки да се извършват от не по-малко от двама служители на държавния пристанищен контрол. Броят на необходимите инспектори обаче зависи от няколко фактора и в много ситуации би било ненужно и обременяващо да се мобилизира повече от един инспектор. Държавите членки считат, че органите за държавен пристанищен контрол следва да продължат да разполагат с гъвкавост, що се отнася до организацията на работата в това отношение. Аналогично, изискването докладът от проверката винаги да се валидира от служител на ДПК, който не е бил част от екипа, извършил проверката, се счита за твърде строго; Член 24, параграф 3 беше изменен, за да се даде възможност за по-голяма гъвкавост.

16. Четвърто, за да се избегне налагането на непропорционална административна тежест на държавите членки, които нямат морски пристанища и които могат да удостоверят, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища за период от три предходни години, по-малко от 5% са кораби, обхванати от директивата, се предвижда те да могат да се ползват с дерогация от разпоредбите на директивата (член 2 и съображение 20б). Това би означавало, че докато тези условия са изпълнени, тези държави членки няма да бъдат задължени да транспонират директивата.
17. И накрая, предложеният от Комисията краен срок за транспониране (една година след влизането в сила на директивата за изменение) ще бъде удължен на 4 години.
18. На този етап от процедурата Комисията поддържа процедурна резерва по всички изменения на предложението.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

19. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне *общ подход* по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол, въз основа на компромиса, изложен в приложението към настоящия доклад.
-

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁶,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁷ се определят правила относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на изискванията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, с цел да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море, за опазване на морската среда и за условията на живот и работа на борда на корабите под всички знамена.

⁵ ОВ С , , стр. .

⁶ ОВ С , , стр. .

⁷ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

- (2) Директива 2009/16/ЕО се основава на вече съществуващата доброволна договореност в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР) и на понятията за споделена тежест на проверките, основан на риска целеви подбор на корабите за проверка, хармонизирани проверки и споделяне на резултатите от проверките.
- (3) След влизането в сила на Директива 2009/16/ЕО настъпиха промени в международната регулаторна среда (по-специално в Парижкия МР и Международната морска организация) и в технологичното развитие. Тези промени, както и опитът, натрупан при изпълнението на Директива 2009/16/ЕО, следва да бъдат взети предвид.
- (4) От 2011 г. насам влязоха в сила редица международни конвенции, които бяха ратифицирани от държавите членки. Това са Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията за баластните води) и Международната конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество (Конвенцията от Найроби). Поради това те следва да бъдат включени в списъка на конвенциите, обхванати от Директива 2009/16/ЕО, за да могат да бъдат прилагани като част от системата за държавен пристанищен контрол.
- (5) За да се даде възможност за актуализирана и хармонизирана система за държавен пристанищен контрол, е необходимо да има по-бърз начин за актуализиране на списъка на международните конвенции, прилагани от държавния пристанищен контрол, без да е необходимо изменение на цялата Директива. Поради това след влизането в сила на дадена международна конвенция – което означава, че тя е достигнала договореното равнище на ратификация — и след приемането ѝ от членовете на Парижкия МР като съответен акт, списъкът на конвенциите в Директивата следва да бъде актуализиран от Комисията.
- (6) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в ЕС извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина 24 метра и повече съгласно определението за дължина в Споразумението от Кейптаун от 2012 г. (които са също така риболовните кораби, които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции) е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостират в пристанища, различни от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на държавен пристанищен контрол. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големи риболовни кораби, се различават от тези, които понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегне нежелано въздействие върху настоящата система за държавен пристанищен контрол, се предлага успоредно прилагане на система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби.

- (7) Поради моделите на извършване на риболов обаче не всички държави членки са посещавани от тези по-големи риболовни кораби. Поради това се предлага доброволна система за държавите членки, желаещи да извършват тези проверки, която да бъде паралелна на настоящия режим за държавен пристанищен контрол и отделна от него, за да се даде възможност за гъвкавост и за разработване на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно тази система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина 24 метра и повече може да бъде разработена систематично от държавите членки, Парижкия МР и Комисията, без тези кораби да бъдат включвани в действащата договореност в рамките на Парижкия МР. За тази цел следва да се разработи отделен модул за съществуващата база данни за проверките.
- (8) Механизмът за справедливо разпределение осигурява разпределение на тежестта на проверките между държавите членки в рамките на Парижкия МР. За всяка държава членка е определен даден брой проверки – задължение за проверки или „справедлив дял“ – които да се извършват всяка година. Дали корабите отговарят на условията за проверка, се определя основно от рисковия профил на кораба, от който зависят интервалът между проверките и техният обхват. Корабите с приоритет II могат да бъдат обект на проверка, докато корабите с приоритет I трябва да бъдат обект на проверка.
- (9) На държавите членки се разрешава да не извършат определен брой „приоритетни“ проверки и въпреки това да се считат за изпълнили задължението си за проверки. За някои държави членки обаче броят на акостиранията на кораби, които действително се случват през дадена година, може да надвишава или да бъде по-малък от определеното задължение за проверка. Беше установено, че алтернативният метод за изпълнение на задължението за справедлив дял за тези държави членки (прекомерно натоварени или недостатъчно натоварени) не е гъвкав, поради което е необходимо съответните разпоредби да бъдат приведени в съответствие с преразгледаните разпоредби на Парижкия МР.
- (10) Държавите членки имат право също така да отложат проверките на кораби при определени обстоятелства, при условие че корабът бъде проверен в следващото пристанище, в което ще акостира, или в срок от 15 дни, като тази възможност е изменена така, че от нея да могат да възползват всички държави членки. От някои категории кораби, за които се счита, че представляват по-висок риск и които следователно отговарят на условията за разширена проверка, се изисква да уведомят за очакваното време на пристигане в дадено пристанище 72 часа преди пристигането си. След няколко години обаче се стигна до заключението, че това задължение е твърде тежко за операторите и няма добавена стойност, тъй като националните органи вече по-лесно получават необходимата информация от базата данни THETIS. Въз основа на това Парижкия МР премахна това задължение за уведомяване преди пристигането и Директива 2009/16/ЕО следва да бъде приведена в съответствие с него.

- (10a) При нормални обстоятелства проверките на кораби с приоритет II не са задължителни, макар че кораби с приоритет II могат да бъдат обект на проверка. Въпреки това за държавите членки, в които броят на акостиранията на кораби, отговарящи на условията за проверка, не е достатъчен, за да изпълнят своите годишни задължения, тези кораби с приоритет II трябва да бъдат обект на проверка, за да могат държавите членки да изпълнят годишните си задължения за проверки. Тъй като за въпросните държави тези проверки стават на практика задължителни, може да е необходима по-голяма гъвкавост за проверките на кораби с приоритет II специално за тези държави. Поради това посочените по-горе държави може да се ползват от е отлагане и обосновка. Държавите членки и Комисията следва да положат максимални усилия, в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство, за да предложат необходимите мерки и изменения във връзка с изясняването и изпълнението на тази цел, без да се засяга предприемането на технически мерки за адаптиране на съществуващата база данни за проверките по отношение на отлагането.
- (11) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, включително морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите – членки на ЕС, както и в пристанищата, разположени в географската територия на Европа или в държави извън Европа – на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, се подобри [...]. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за правоприлагане на законодателството в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сярна или безопасното и екологично разглобяване на кораби за скрап. Рисковият профил на кораба, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към корабите с най-слаби екологични показатели.
- (12) Въз основа на това рисковият профил на корабите следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичната проблематика, като се отдава по-голямо значение на показателите, свързани с околната среда.
- (12a) През 2019 г. Парижкят МР прие нова методика, с която се установяват списъци с високи, стандартни и ниски показатели като алтернатива на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето. Специално внимание следва да се обърне на регламента за изпълнение, посочен в член 10 относно рисковия профил на корабите, с който се установява категоризацията на държавите на знамето. Тази методика следва да бъде приложена в настоящата директива, за да се гарантира нейната справедливост, по-специално по отношение на начина, по който в нея се третират държавите на знамето с малък флот.

- (126) Тъй като служителите на държавния пристанищен контрол се нуждаят от време, за да подготвят и извършват проверките, е важно да се осигури наличието на достатъчно време. Това е от особено значение в случая на разширени проверки и при проверките на ро-ро пътнически кораби по редовни линии, при които може да се вземе под внимание експлоатацията на плавателния съд.
- (13) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, като има за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени проверки, насочени към корабите.
- (14) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки – по силата на законодателството на ЕС или чрез Международната морска организация. Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите на държавния пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато.
- (15) (заличено)
- (16) С цел да се позволи актуално прилагане на разпоредбите на настоящата директива, така че да се осигури възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си съгласно международното право в съответствие с Директивата, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с актуализирането на конвенциите, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, и с изменението на списъка с процедури и насоки, свързани с държавния пристанищен контрол, приет с Парижкия МР. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁸ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

⁸ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (17) За да се осигурят еднакви условия за изпълнението на разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО относно списъка на конвенциите в нейния обхват и изискванията за електронни свидетелства, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁹.
- (18) (заличено)
- (19) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/16/ЕО не по-късно от [десет години след датата на нейното прилагане, посочена в член XX)] и да докладва за това на Европейския парламент и на Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.
- (20) Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради международния характер на морския транспорт, а поради мрежовите ефекти от съвместните действия на държавите членки могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (20a) Ако не е извършена проверка поради извънредни и непредвидени обстоятелства, като природни бедствия, пандемии или извънредни ситуации в областта на общественото здраве, терористични нападения, трудови конфликти, тя не следва да се счита за пропуснатата проверка. Тези обстоятелства следва да бъдат надлежно обосновани и докладвани на Комисията.

⁹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

(206) С оглед да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, правилото *de minimis* следва да им позволява дерогация от разпоредбите на настоящата директива, което означава, че тези държави членки, докато отговарят на определени критерии, не са задължени да транспонират настоящата директива.

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

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

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) в точка 1 се добавят следните букви:

„л) Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията за баластните води);

м) Международната конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество (Конвенцията от Найроби);

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

аа) в точка 1 буква в) се заменя със следното:

„в) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протоколът към нея от 1978 г. (MARPOL 73/78);“;

аб) в точка 1 буква г) се заменя със следното:

„г) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г., с изменения;“;

б) точка 3 се заличава;

бб) точка 8 се заменя със следното:

„8. „Инспектор“ означава служител в публичния сектор или друго лице, което е надлежно упълномощено от компетентния орган на държава членка да извършва проверки по реда на държавния пристанищен контрол и е отговорно пред този компетентен орган.“;

бв) добавя се следната точка:

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

бг) точка 11 се заменя със следното:

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

бд) точка 12 се заменя със следното:

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

бе) точка 13 се заменя със следното:

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

бж) точка 19 се заменя със следното:

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

2) Член 3 се изменя, както следва:

-а) параграф 3 се заменя със следното:

При извършване на проверка на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по конвенция с клауза „не по-благоприятно третиране“, държавите членки гарантират, че този кораб и неговият екипаж не са третирани по по-благоприятен начин в сравнение с кораб, плаващ под знамето на държава — страна по въпросната конвенция. Такъв кораб се подлага на по-задълбочена проверка съгласно процедурите, установени с Парижкия МР.“;

а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Риболовни кораби с дължина по-малко от 24 метра, военни кораби, спомагателни военни съдове, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечение, които не извършват търговска дейност, се изключват от обхвата на настоящата директива. За целите на настоящата директива дължината на риболовния кораб се определя в съответствие със Споразумението от Кейптаун от 2012 г.“;

б) добавя се следният параграф:

„4а. Държавите членки могат да извършват проверки на държавния пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина 24 метра и повече. Комисията, в сътрудничество с Парижкия МР, може да приема насоки за определяне на реда и условията на такъв паралелен и отделен специален режим за държавен пристанищен контрол за тези риболовни кораби.“;

3) В член 5 се вмъква следният параграф:

„2а. Извършваните от държавите членки проверки на кораби, които превишават с 20 % годишното им задължение за проверки, не се вземат предвид при изчисляването на годишното задължение за проверки на държавите членки, които са страни по Парижкия МР.“;

4) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Условия на спазване на задължението за проверки

Държава членка, която не успее да извърши изискваните по член 5, параграф 2, буква а) проверки, въпреки това спазва задължението си в съответствие с тази разпоредба, в случай че подобни неизвършени проверки не надвишават 10 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва, независимо от техния рисков профил.

Независимо от процента на пропуснатите проверки, посочен в първа алинея, държавите членки подкрепят по приоритетен ред проверките на корабите, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Съюза на редки интервали.

Независимо от процента на пропуснатите проверки, посочен в първа алинея, за кораби с приоритет I, акостиращи на места за заставане на котва, държавите членки отдават приоритет на проверките на кораби с високорисков профил, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Съюза на редки интервали.“;

5) Член 7 се изменя, както следва:

-а) заглавието и параграф 1 се заменят със следното:

„Условия, позволяващи балансиране на дяловете на проверки в Съюза

1. Държава членка, в която общият брой на акостирания на кораби с приоритет I превишава посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва това задължение, ако определен брой проверки, извършени от тази държава членка, съответства най-малко на този дял от проверки, и ако тази държава членка не пропусне да провери повече от 40 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.“;

(а) параграф 2 се заменя със следното:

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

6) В член 8 параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следното и се добавят два нови параграфа:

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

- а) ако проверката може да бъде извършена при следващо акостиране на кораба в същата държава членка, при условие че корабът не акостира междувременно в друго пристанище в Съюза или в регион на Парижкия МР, с изключение на пристанища на държавата на знамето на кораба, и че отлагането на проверката не надвишава 15 дни от действителния час на отплаване; или
- б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок от действителния час на отплаване в друго пристанище на акостиране в Съюза или в регион на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостиране, се е съгласила предварително да извърши проверката, или

- в) ако проверката на кораб, включително ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовна линия, може да бъде извършена в същото пристанище на акостиране в рамките на 15-дневен срок от действителния час на отплаване.
2. Когато проверка на кораби с приоритет I или приоритет II не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за пропусната, при условие че причината за неизвършването ѝ е регистрирана в базата данни за проверките и са настъпили следните изключителни обстоятелства:
- а) според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда; или
- б) корабът акостира единствено през нощта, както е предвидено в член 2, параграф 9. В този случай държавата членка предприема мерките, необходими за това корабите, които редовно акостират през нощта, да се проверяват по целесъобразност; или
- в) времетраенето на акостирането на кораба е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен;
3. В случай че не е била извършена проверка на кораб на място за заставане на котва, тази проверка не се счита за пропусната, ако:
- а) корабът бъде проверен в срок от 15 дни в друго пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР в съответствие с приложение I; или
- б) акостирането на кораба е само през нощта или времетраенето му е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен, и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките; или
- в) ако според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, на пристанището или морската среда, и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките; или

4. Ако проверката не е извършена поради извънредни и непредвидени обстоятелства, тя не се счита за пропусната проверка и причината за неизвършването ѝ се регистрира в базата данни за проверките. Тези обстоятелства се обосновават надлежно и се докладват на Комисията.
5. Проверките, които са отложени в съответствие с параграфи 1, 2, 3 или 4 и са регистрирани в базата данни за проверките, не се вземат предвид при оценката на изпълнението от страна на държавата членка на задължението за проверки, посочено в членове 6 и 7.“;

7) (заличено)

8) Член 9 се заличава;

9) В член 10 параграф 2 се заменя със следното:

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

а) Общи параметри

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

б) Параметри, свързани с историята на кораба

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

в) Параметри на околната среда

Параметрите на околната среда се основават на броя на неизправностите, свързани с MARPOL, AFS, Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво, Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция в съответствие с приложение I, част I.3 и приложение II, и дали тези неизправности са основание за задържане.“;

9а) В член 10 параграф 3 се заменя със следното:

„3. На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за прилагане на методика за разглеждане на общи параметри на риска във връзка по-специално с критериите за държавата на знамето и критериите за показателите на дружеството, която беше приета от Парижкия МР през 2019 г. и с която се установяват списъци с високи, стандартни и ниски показатели. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 3.“;

9б) Член 13, параграф 1, буква в) се заменя със следното:

„в) да констатира удовлетворително общо състояние на кораба, включително неговата хигиена, а също и неговата машинна зала и помещения за екипажа.“;

9в) В член 13 параграф 2 се заличава.

10) Член 14 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Следните категории кораби отговарят на условията за разширена проверка в съответствие с приложение I, част II, точки 3А и 3Б:

- кораби с високорисков профил,
- пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години,
- кораби с високорисков профил или пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори,
- кораби, предмет на проверка след издадена заповед за отказ на достъп в съответствие с член 16 и член 21, параграф 4“;

аб) параграф 3 се заличава;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Разширена проверка се извършва, доколкото е възможно, от не по-малко от двама служители на държавния пристанищен контрол. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които подлежат на проверка, е установен в приложение VII. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни мерки за осигуряване на еднакви условия за прилагане на приложение VII. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“;

11) Член 14а се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

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

б) добавя се нов параграф:

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

12) Член 16 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

- плава под знамето на държава от списъка с ниски показатели, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 36 месеца в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР, или
- плава под знамето на държава от списъка с високи или стандартни показатели, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 24 месеца в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР.

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

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

аа) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичане на тримесечен срок, считано от датата на издаване на заповедта, и ако са изпълнени условията на параграфи 3—6 от приложение VIII.“

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР, води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта и единствено ако:

- а) корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада нито в списъка с ниски показатели, нито в списъка със стандартни показатели съгласно параграф 1;
- а) задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰;
- б) корабът е управляван от дружество с високи показатели, съгласно приложение I, част I.1; и
- в) са спазени условията, посочени в параграфи 3—6 от приложение VIII.

На всеки кораб, който не отговаря на критериите, посочени в настоящия параграф, след изтичане на период от 24 месеца от издаване на заповедта, се издава постоянен отказ на достъп до всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Всяко последващо задържане на кораб, плаващ под знамето на държава от списъка със стандартни или ниски показатели, публикуван в годишния доклад на Парижкия МР, в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза след третия отказ за достъп, води до постоянен отказ на достъп на кораба до което и да е пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза.“;

¹⁰ Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11)“;

г) вмъкват се следните параграфи:

„4а. На кораб, плаващ под знамето на държава от списъка с високи показатели, който по време на първата проверка в Съюза е задържан в пристанище или място за заставане на котва в Съюза, след третия или всеки последващ отказ на достъп:

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

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

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

12а) В член 17 първата алинея се изменя, както следва:

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

12б) В член 20 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Корабособственикът или операторът на кораб или техният представител в държавата членка имат право да обжалват всяка заповед за задържане или за отказ на достъп, издадена от компетентния орган. Обжалването не спира изпълнението на заповедта за задържане или за отказ на достъп.“;

13) Член 21 се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки предприемат мерки, за да гарантират отказване на достъп до всички пристанища или места за заставане на котва в Съюза на корабите, посочени в параграф 1, които се отправят към открито морето, и на задържаните кораби, посочени в член 19, параграф 2, които се отправят към открито море:

- а) без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на всяка държава членка в пристанището на проверката; или
- б) които не се съобразяват с приложимите изисквания на конвенциите, като не акостират в посочената кораборемонтна работилница.

Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичане на 12-месечен срок и ако са изпълнени условията на параграфи 3—6 от приложение VIII. Заповедта за отказ на достъп започва да се прилага от датата на издаването ѝ.“;

б) параграф 5, втора алинея се заменя със следното:

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

При обстоятелствата, посочени в параграф 4, буква б), и ако кораборемонтната работилница не се намира в държава членка, когато компетентният орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, узнае, че корабът не е акостирал в кораборемонтна работилница, той незабавно предупреждава компетентните органи на всички останали държави членки.“;

в) параграф 6 се заменя със следното:

„Чрез дерогация от разпоредбите на параграф 4 достъпът до определено пристанище или място за заставане на котва може да бъде разрешен от съответния орган на държавата на пристанището в случай на форсмажорни обстоятелства или поради първостепенни съображения за безопасност, или за да се намали или сведе до минимум рискът от замърсяване, или за да се отстранят неизправностите съгласно член 21, параграф 1, при условие че са били взети подходящи мерки, удовлетворяващи компетентния орган на тази държава членка, от страна на корабособственика, оператора или капитана на въпросния кораб, за да се гарантира, че корабът може да влезе в пристанището при пълна безопасност.“;

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

„7. В сътрудничество с държавите членки и въз основа на експертните знания и опита, придобити на равнището на държавите членки в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията може да разработи насоки и препоръки за подобряване на политиката на Парижкия МР по отношение на обученията.

В сътрудничество с държавите членки и Парижкия МР Комисията непрекъснато определя и представя нови потребности от обучение като принос към изменението на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за професионално развитие и обучение на инспекторите на Парижкия МР, по-специално по отношение на новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти.“;

15) Член 24 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

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

16) Вмъква се следният член:

„Член 24а

Електронни свидетелства

1. Комисията, в тясно сътрудничество с държавите членки, приема актове за изпълнение за определяне на функционалните и техническите спецификации за хармонизиран интерфейс за докладване и инструмент за валидиране във връзка със задължителните електронни свидетелства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.
2. Държавите членки, в качеството си на държави на знамето, могат да използват хармонизирания интерфейс за докладване и инструмента за валидиране във връзка със задължителните електронни свидетелства, за да улеснят прехода към електронни свидетелства.
3. (заличено)
4. (заличено)“;

17) Член 25 се заменя със следното:

„Член 25

Обмен на информация и сътрудничество

Всяка държава членка гарантира, че пристанищните ѝ власти или органи, или други съответни власти или органи, предоставят на компетентния орган за държавен пристанищен контрол следните видове информация, с която разполагат:

- а) информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива, с Директива 2002/59/ЕО и с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета¹¹, както и, ако е уместно, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения,
- б) информация относно кораби, които са се отправили в морето, без да са спазили член 7 от Директива (ЕС) 2019/883 относно пристанищните приемни съоръжения,
- в) информация относно кораби, на които е отказано влизане или са отстранени от пристанище от съображения за сигурност,
- г) информация за явни нередности в съответствие с член 23.“;

¹¹ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).“

- 18) Член 30 се заменя със следното:

„Член 30

Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите членки

За да се гарантира ефективното изпълнение на настоящата директива и да се осъществява мониторинг на цялостното функциониране на режима на Съюза за държавен пристанищен контрол в съответствие с член 2, буква б), подточка i) от Регламент (ЕО) № 1406/2002, Комисията събира необходимата информация и осъществява посещения в държавите членки.

Всяка държава членка може да разработи, въведе и поддържа система за управление на качеството за оперативните аспекти от дейностите на своята администрация, свързани с държавата на пристанището. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти за качество.“;

- 19) Член 30а се заменя със следното:

„Член 30а

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 30б, да изменя член 2, параграф 1 с цел изменение на списъка на конвенциите, посочени в член 2, параграф 1, след като такива конвенции са приети като съответен инструмент от Парижкия МР, и да изменя приложение VI с цел добавяне и/или актуализиране на списъка на процедурите, решенията и насоките, свързани с държавния пристанищен контрол, приет с Парижкия МР, съдържащ се в това приложение.“

20) (заличено)

21) Член 33 се заменя със следното:

„Член 33

Правила за изпълнение

При определяне на правилата за изпълнение, посочени в член 10, параграф 3, член 14, параграф 4, член 15, параграф 3, член 18а, параграф 7, член 23, параграф 5 и член 27, в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграф 2, Комисията следи специално тези правила да отчитат експертните познания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Съюза и използващи експертния опит на Парижкия МР.“;

22) Член 35 се заменя със следното:

„Член 35

Преглед на изпълнението

Комисията *[до Службата за публикации: моля, въведете дата: [десет години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането и спазването на настоящата директива.“;

23) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящата директива.

24) Приложение II се заменя с текста в приложение II към настоящата директива.

25) Приложение III се заличава.

26) Приложение IV се заменя с текста в приложение III към настоящата директива.

27) Приложение V се заменя с текста в приложение IV към настоящата директива.

- 28) Приложение VIII се заменя с текста в приложение V към настоящата директива.
- 28a) Приложение XII се заменя с текста в приложение VI към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват до *[до Службата за публикации: моля, въведете дата: четири години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават текста на тези разпоредби на Комисията.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.
2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.
3. Държавите членки, които нямат морски пристанища и които могат да удостоверят, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища, за период от три предходни години, по-малко от 5 % са кораби, обхванати от настоящата директива, може да се ползват с дерогация от транспонирането на настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

„I. Рисков профил на корабите

Рисковият профил на даден кораб се определя чрез съчетание от следните: общи параметри, параметри, свързани с историята на кораба, и параметри на околната среда.

1. Общи параметри

а) Вид на кораба

За пътнически кораби, нефтени танкери, химикаловози, газовози, танкери за вредни течни вещества (ВТВ) и кораби за насипни товари, се счита, че представляват повишен риск.

б) Възраст на кораба

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

в) Показатели на държавата на знамето

- i) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с голям брой задържания в рамките на Съюза и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.
- ii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с малък брой задържания в рамките на Съюза и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.
- iii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава, която е ратифицирала всички задължителни актове на ИМО и МОТ, изброени в член 2, параграф 1, представляват понижен риск.

г) Признати организации

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

- ii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с високи показатели за брой задържания в рамките на Съюза и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.
 - iii) Корабите, на които са издадени свидетелства от организации, признати съгласно условията на Регламент (ЕО) № 391/2009.
- д) Показатели на дружеството
- i) Счита се, че корабите на дружество с ниски или много ниски показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Съюза и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.
 - ii) Счита се, че корабите на дружество с високи показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Съюза и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

2. Параметри, свързани с историята на кораба

- i) Счита се, че корабите, които са били задържани повече от един път, представляват повишен риск.
- ii) Счита се, че корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали по-малко на брой неизправности от посоченото в приложение II, представляват понижен риск.
- iii) Счита се, че корабите, които не са били задържани през периода, посочен в приложение II, представляват понижен риск.

Параметрите на риск се съчетават, като се използва скала за оценка, която отразява относителното влияние на всеки параметър върху цялостния риск на кораба, с цел да се определят следните рискови профили на кораба:

- повишен риск,
- стандартен риск,
- понижен риск.

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

3. Параметри на околната среда

Счита се, че корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали повече на брой неизправности, свързани с конвенциите MARPOL, AFS, Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво, Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция, от посочените в приложение II, и когато поне една от тези неизправности е основание за задържане, представляват повишен риск.

ii) Проверки на корабите

1. Периодични проверки

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

Държавите членки извършват периодична проверка на:

- Всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР, през последните шест месеца. Корабите с повишен риск започват да отговарят на условията за проверка от петия месец.
- Всеки кораб със стандартен рисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР, през последните 12 месеца. Корабите със стандартен риск започват да отговарят на условията за проверка от 10-ия месец.
- Всеки кораб с нискорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР, през последните 36 месеца. Корабите с понижен риск започват да отговарят на условията за проверка от 24-ия месец.

2. Допълнителни проверки

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни или непредвидени фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Необходимостта обаче от предприемане на допълнителна проверка въз основа на непредвидени фактори, се оставя на професионалната преценка на инспектора.

2А. Първостепенни фактори

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

- Корабите, които са били спрени или извадени от техния клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в Съюза или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, които са били предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава членка.
- Корабите, които не могат да бъдат открити в базата данни за проверките.
- Корабите, които:
 - са участвали в сблъскване, засядане на плитчина или засядане на брега по пътя към пристанището;
 - са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадни води, или
 - са извършвали хаотични или небезопасни маневри, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ИМО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване, или
 - кораби, които са били забранени преди това (следваща проверка след отмяна на заповедта за отказ на достъп) или
 - са участвали в сериозен инцидент, по-специално голям пожар на борда, повреда на двигателя и произшествия с фатален изход.

2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат следните непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка.

Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган.

- Корабите, притежаващи свидетелства, издадени от призната преди това организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в Съюза или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, за които е било съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на корабите или да представляват заплаха за околната среда съгласно член 23 от настоящата директива и които могат да включват информация от службите по морския трафик относно плаването на корабите.
- Корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления, посочени в Директива (ЕС) 2019/883.
- Корабите, които са били предмет на доклад или жалба, включително подадена на сушата жалба, от капитана, член на екипажа или друго лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и работа на борда или предпазването от замърсяване, освен ако засегнатата държава членка не смята доклада или жалбата като явно неоснователни.
- Корабите, за които е било съобщено, че притежават все още неотстранена неизправност съгласно Кодекса ISM (три месеца след установяването на неизправността).
- Корабите, които вече са били задържани преди повече от три месеца.
- Корабите, за които е било съобщено за наличие на проблеми по отношение на техния товар, по-специално вредни и опасни товари.
- Корабите, които са били в експлоатация по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда.
- Корабите, за които се знае от сигурен източник, че техните параметри на риск се различават от записаните, и чието ниво на риск следователно е повишено.
- Корабите, за които е одобрен план за действие за отстраняване на нередностите, както е посочено в член 19, параграф 2а, но чието изпълнение не е проверено от инспектор.

3. Схема за подбор

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

а) Разширена проверка се извършва на:

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

б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:

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

в) В случай на първостепенен фактор:

- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
- по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
- разширена проверка се извършва на всеки кораб при първата проверка след отмяна на заповедта за отказ на достъп.

3Б. Когато компетентният орган реши да провери кораб с приоритет II, се прилага следното:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните пет месеца,
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

в) В случай на непредвиден фактор:

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

СТРУКТУРА НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ НА КОРАБ

(посочена в член 10, параграф 2)

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

6	Брой регистрирани неизправности при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 6 при една от проверките	–	≤ 5 при всяка отделна проверка (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)
7	Брой задържания през предходните 36 месеца	Задържания	≥ 2 задържания	1	Няма задържания
Параметри на околната среда					
8	(заличено)	(заличено)	(заличено)	(заличено)	
9	Брой неизправности, свързани с конвенциите MARPOL, AFS, Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво, Конвенцията от Найроби и Хонконгската конвенция, регистрирани при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 3 при една от проверките, като една от тях е основание за задържане	1	

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

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

„Приложение IV

СПИСЪК НА СВИДЕТЕЛСТВА И ДОКУМЕНТИ

(съгласно член 13, параграф 1)

Част А Списък на свидетелствата и документите, които, доколкото е приложимо, следва да бъдат проверявани като минимум по време на проверката, посочена в точка 2.2.3 (според случая):

1. Международно свидетелство за тонаж;
2. Доклади за предишни проверки по реда на държавен пристанищен контрол;
3. Свидетелство за безопасност на пътнически кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
4. Свидетелство за безопасност на конструкцията на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
5. Свидетелство за безопасност на оборудването на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
6. Свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
7. Свидетелство за безопасност на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
8. Свидетелство за освобождаване (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
9. Документ за минималното безопасно комплектуване с екипаж (правило V/14.2 от SOLAS 1974 г.);
10. Международно свидетелство за товарните водолинии (1966 г.) (член 16.1 от LLC 66/88);
11. Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии (член 16.2 от LLC 66/88);
12. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт (анекс I към MARPOL, правило 7.1);
13. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние (NLS) (анекс II към MARPOL, правило 9.1);
14. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с канални нечистотии (ISPPC) (анекс IV към MARPOL, правило 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на въздуха (IAPPC) (анекс VI към MARPOL, правило 6.1);
16. Международен сертификат за енергийна ефективност (анекс VI към MARPOL, правило 6);
17. Международен сертификат за управление на баластните води (IBWMC) (член 9.1, буква а) от BWMC и разпоредба E-2);
18. Международен сертификат за противообрастващи системи (сертификат IAFS) (приложение 4 към AFS от 2001 г., правило 2);
19. Декларация относно AFS (приложение 4 към AFS от 2001 г., правило 5);
20. Международно свидетелство за сигурност на кораба (ISSC) или временно международно свидетелство за сигурност на кораба (част A/19 от Кодекса ISPS и допълнения);
21. Свидетелства за капитани, лица от командния състав или лица от редовия състав, издадени в съответствие с Конвенцията STCW (член VI, правило I/2 и раздел A-I/2 от Кодекса STCW);
22. Копие от документа за съответствие или копие от временния документ за съответствие, издаден в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (DoC) (Кодекса ISM) (правило IX/4.2 от SOLAS, параграфи 13 и 14 от Кодекса ISM);

23. Свидетелство за управление на безопасността или временно свидетелство за управление на безопасността, издадено в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (SMC) (правило IX/4.3 от SOLAS 1974 г, параграфи 13 и 14 от Кодекса ISM);
24. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние или свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние, в зависимост от случая (правило 1.5.4 от Кодекса IGC или правило 1.6 от Кодекса GC);
25. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние или свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние, в зависимост от случая (правило 1.45.4 от Кодекса IBC и правило 1.6.3 от Кодекса BCH); 26 INF (Международен кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци на борда на кораби) Свидетелство за годност (правило VII/16 от SOLAS и правило 1.3 от Кодекса INF);
26. INF (Международен кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци на борда на кораби) Свидетелство за годност (правило VII/16 от SOLAS и правило 1.3 от Кодекса INF);
27. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (CLC 69/92, член VII.2);
28. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с бункерно гориво (BUNKERS 2001 г., член 7.2);
29. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване по отношение на отговорността за отстраняване на потънало имущество (Отстраняване на потънало имущество, член 12);
30. Свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове и разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове (правило X/3.2 от SOLAS 1974 г. и правила 1.8.1 и 1.9 от Кодекса HSC 94/00);
31. Документ за съответствие със специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товари (правило II-2/19.4 от SOLAS 1974 г.);
32. Документ за разрешително за превоз на зърно и ръководство за товарене на зърно (правило VI/9 от SOLAS 1974 г.; Международен кодекс за безопасен превоз на насипно зърно, раздел 3);
33. Декларация за съответствие на схемата за оценяване на състоянието (CAS), окончателен доклад и протокол за преглед по CAS (анекс I към MARPOL, правила 20 и 21; резолюция MEPC.94 (46), изменена с резолюции MEPC.99 (48), MEPC.112 (50), MEPC.131 (53), MEPC.155 (55) и MEPC.236 (65);
34. Документ за непрекъснат запис на историята на кораба (правило XI-1/5 от SOLAS 1974 г.);
35. Регистър на течните горива, части I и II (анекс I към MARPOL, правила 17 и 36);
36. Регистър на товара (анекс II към MARPOL, правило 15);
37. Дневник за отпадъци, части I и II (анекс V към MARPOL, правило 10.3); (анекс V към MARPOL, правило 10);
38. План за управление на твърдите отпадъци (анекс V към MARPOL, правило 10; резолюция MEPC.220 (63);
39. Корабен дневник и записи за нивото и статуса „включен/изключен“ на корабните дизелови двигатели (анекс VI към MARPOL, правило 13.5.3);
40. Корабен дневник за смяна на вида на горивото (анекс VI към MARPOL, правило 14.6);
41. Регистър на озоноразрушаващите вещества (анекс VI към MARPOL, правило 12.6);
42. Регистър на баластните води (BWRB) (член 9.1, буква б) от BWMC и правило Б-2);
43. Стационарни системи за гасене на пожари с газ – Удостоверение за освобождаване на товарни отделения и списък на товарите (правило II-2/10.7.1.4 от SOLAS 1974 г.);

44. Манифест за опасни товари или план за складиране (правила VII/4 и VII/7-2 от SOLAS 1974 г.; анекс III към MARPOL, правило 54);
45. За нефтени танкери – записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход под баласт (анекс I към MARPOL, правило 31.2);
46. План за сътрудничество при търсене и спасяване за пътнически кораби, плаващи по фиксирани маршрути (правило V/7.3 от SOLAS 1974 г.);
47. За пътнически кораби – списък на експлоатационните ограничения (правило V/30.2 от SOLAS 1974 г.);
48. Морски карти и морски публикации (правила V/19.2.1.4 и V/27 от SOLAS 1974 г.);
49. Записи на почивните часове и таблица на работното време на борда (раздели A-VIII/1.5 и 1.7 от Кодекса STCW, член 5.7, член 8.1 от Конвенция 180 на МОТ и стандарти A.2.3.10 и A.2.3.12 от Морската трудова конвенция, 2006 г.);
50. Сведения за машинни помещения с безвахтено обслужване (правило II-I/46.3 от SOLAS 1974 г.);
51. Свидетелства, които се изискват съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците при морски искиове;
52. Свидетелство, което се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на пътническите превозвачи по море в случай на произшествие;
53. Свидетелство за инвентарния опис на опасни материали или свидетелство за съответствие съгласно Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета; както и
54. Документ за спазени изисквания, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.

„ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(посочени член 15, параграф 1)

Приложение I „Процедури при държавен пристанищен контрол“ към Парижкия МР и всички технически инструкции и циркулярни известия, издадени в съответствие с Парижкия МР, които са в сила, в тяхната осъвременена версия:

PSCC Технически инструкции

- PSCC41-2008-07 Кодекс на добрите практики
- PSCC53-2020-08 Определения и съкращения

Общ парижки меморандум за разбирателство

- PSCC54-2021-03 Вид на проверката
- PSCC56/2023/06 Задържане и предприемане на действия
- PSCC56/2023/04 Образци на формуляри
- PSCC52-2019-05 Оперативен контрол
- PSS43-2010-11 Освобождавания от държавата на знамето
- PSCC51/2018/13 Спиране на операция
- PSCC49-2016-11 Изпитване за прекъсване на електроснабдяването
- PSCC53-2020-06 Отказ за достъп (забрана)
- PSCC50-2017-12 Структура на кораби за насипни товари/нефтени танкери
- PSCC43-2010-06 Поставяне на сух док
- PSCC53-2020-11 Разрешаване за еднократно пътуване до ремонтен завод за неизправности при „случайни повреди“

Конвенция SOLAS

- PSCC56/2023/05 Кодекс ISM
- PSCC54-2021-02 Кодекс ISPS
- PSCC51-2018-12 Система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS)
- PSCC43-2010-32 Устройство за записване на данните от пътуването (VDR)
- PSCC43-2010-09 Информационни листове за безопасност на материала
- PSCC43-2010-21 Световна морска система за бедствие и безопасност (GMDSS)
- PSCC44-2011-16 Куки за освобождаване на спасителна лодка при натоварване
- PSCC45-2012-10 Устойчивост при повреда на танкери
- PSCC55-2022-05 Протокол от изпитване за съответствие LRIT
- PSCC43-2010-28 Измервания на дебелината ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Измерване на дебелината
- PSCC51-2018-11 Полярен кодекс
- PSCC55-2022-02 Кодекс IGF

Конвенция MARPOL

- PSCC46-2013-18 анекс I към MARPOL Маслоуловител (OWS)
- PSCC43-2010-39 анекс II към MARPOL Отстраняване
- PSCC47-2014-08 анекс III към MARPOL Международен кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG)
- PSCC55-2022-07 анекс IV към MARPOL Отпадъчни води
- PSCC52-2019-07 анекс V към MARPOL Отпадъци
- PSCC56/2023/07 анекс VI към MARPOL Замърсяване на въздуха
- PSCC43-2010-38 Измиване на суров нефт
- PSCC44-2011-20 MARPOL Разследване

Международна конвенция за товарните водолинии

- PSCC54-2021-06 Международна конвенция за товарните водолинии

Конвенция AFS (Международен сертификат за противообрастващи системи)

- PSCC47-2014-13 Противообрастващи системи

Конвенция за корабното гориво

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

Сертифициране на моряците и комплектуване с екипаж

- PSCC56/2023/08 Сертифициране на моряците и комплектуване с екипаж (STCW, MTK и SOLAS)

Конвенция за управление на баластните води

- PSCC51-2018-09 Конвенция за управление на баластните води

Конвенции на MOT

- PSCC52-2019-10 Морска трудова конвенция от 2006 г. (МТК)
- PSCC53-2020-14 Работни часове или почивка и годност за дежурство“

„ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

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

(посочени в член 16 и член 21.4)

- (2) Ако са изпълнени условията, описани в член 16, параграф 1, компетентните пристанищни власти, където корабът е задържан за трети път, уведомяват писмено капитана на кораба, че ще бъде издадена заповед за отказ на достъп, която ще се приложи веднага след като корабът напусне пристанището. Заповедта за отказ на достъп се прилага веднага след като корабът напусне пристанището, след като нередностите, довели до задържането, са били отстранени.
- (3) Компетентните органи изпращат копие от заповедта за отказ на достъп до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави членки, както и до останалите страни, подписали Парижкия МР, до Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган незабавно актуализира също така базата данни за проверките с информация относно отказа на достъп.
- (4) За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабособственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата членка, която е наложила заповедта за отказ на достъп. Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след посещение на борда на кораба от контролър, който е надлежно упълномощен от администрацията на държавата на знамето, от който става ясно, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите. Администрацията на държавата на знамето представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба. Документът може да бъде под формата на официална декларация, която трябва да бъде издадена от администрацията на държавата на знамето, а не от призната организация.
- (5) Искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва също да бъде придружено, по целесъобразност, от документ на класификационното дружество, което е дало клас на кораба след посещение на борда на кораба от контролър от класификационното дружество, от който се вижда, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от въпросното дружество. Класификационното дружество представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
- (6) Заповедта за отказ на достъп може да бъде отменена само след като изтече срокът, посочен в член 16 от настоящата директива, като дружеството трябва да отправи официално искане до държавния пристанищен орган на държавата членка, която е наложила забраната, и да предостави документите, изисквани съгласно параграфи 3 и 4.

- (7) Такова искане, включващо изискваните документи, трябва да бъде подадено в държавата, в която е наложена забраната, най-малко един месец преди края на периода на забрана. Ако този срок не бъде спазен, може да настъпи забавяне до един месец, след като забраняващата държава е получила искането.
- (8) Информационната система ще добави по-голям коефициент на кораба и корабът ще бъде посочен като подлежащ на вида проверка „Разширена проверка“ при следващото му акостиране в пристанище/място за заставане на котва в региона.
- (9) Компетентният орган уведомява също така за своето решение в писмена форма администрацията на държавата на знамето, съответното класификационно дружество, останалите държави членки, останалите страни, подписали Парижкия МР, Комисията и секретариата на Парижкия МР. Освен това компетентният орган трябва незабавно да актуализира базата данни за проверките с информация относно отмяната на отказа на достъп.
- (10) Информацията, отнасяща се до корабите, на които е отказан достъп до пристанищата на Съюза, трябва да бъде на разположение в базата данни за проверките и публикувана в съответствие с разпоредбите на член 26 и приложение XIII.“

„ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ФУНКЦИОНАЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БАЗАТА ДАННИ ЗА ПРОВЕРКИТЕ

(посочени в член 24, параграф 1)

- (1) Базата данни за проверките включва най-малко следните функционални характеристики:
- включване на данни от проверките на държавите членки и на всички държави, подписали Парижкия МР,
 - осигуряване на информация за рисковия профил на корабите и за корабите, подлежащи на проверки,
 - изчисляване на задълженията на всяка държава членка по отношение на извършването на проверки,
 - предоставяне на списъците на държавите на знамето с високи, стандартни и ниски показатели съгласно член 16, параграф 1,
 - предоставяне на данни за показателите на дружествата,
 - определяне на елементите за проверка в рисковите области при извършването на всяка проверка.
- (2) Базата данни за проверките притежава способността да се приспособява към бъдещи промени и да осъществява взаимен обмен с други бази данни на Съюза, свързани с морската безопасност, включително SafeSeaNet, която предоставя информация за действителни акостирации на корабите в пристанищата на държави-членки, както и, по целесъобразност, със съответните национални информационни системи.
- (3) Осигурява се вътрешна хипервръзка от базата данни за проверките към информационната система Equasis. Държавите членки насърчават инспекторите да ползват публичните и частните бази данни, отнасящи се до проверките на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.“