



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 28. studenoga 2023.
(OR. en)

15957/23

Međuinstitucijski predmet:
2023/0165(COD)

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

IZVJEŠĆE

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Vijeće

Br. preth. dok.: 15164/23

Br. dok. Kom.: 10126/23 + ADD 1

Predmet: Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni
Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke
– *opći pristup*

I. UVOD

1. Komisija je 1. lipnja 2023. Europskom parlamentu i Vijeću dostavila navedeni prijedlog.
2. Prijedlog se odnosi na izmjenu Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke¹.

¹ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

3. Direktivom 2009/16/EZ uređuju se inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke na razini EU-a. Nadzor države luke čini sustav inspekcijskih pregleda stranih brodova u lukama država koje nisu država zastave koje obavljaju službenici za nadzor države luke kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost zapovjednika, časnika i posade na brodu, stanje i oprema broda zahtjeve međunarodnih konvencija, a u Europskoj uniji, i zahtjeve primjenjivog prava EU-a. Nadzor države luke u tom je smislu važan za osiguravanje pomorske sigurnosti i zaštitu morskog okoliša.
4. Revizija Direktive ima sljedeće posebne ciljeve:
- ažuriranje i usklađivanje zakonodavstva EU-a s međunarodnim pravilima i postupcima koje su utvrdili Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Međunarodna organizacija rada (MOR) ili Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke;
 - zaštitu ribarskih plovila, posade i okoliša. Veća ribarska plovila duljine veće od 24 metra nisu uključena u opseg nadzora države luke. Dobrovoljni sustav nadzora za tu vrstu plovila trebao bi povećati razinu usklađenosti s međunarodnim standardima sigurnosti i zaštite okoliša koji se primjenjuju na ta plovila;
 - osiguravanje veće primjene digitalnih rješenja. Prijedlogom se posebno potiče prihvaćanje i upotreba elektroničkih statutarnih svjedodžbi povezivanjem njihove upotrebe s profilom rizičnosti broda koji se upotrebljava za odabir brodova za inspekcijski pregled; i
 - osiguravanje učinkovitog i usklađenog pristupa obavljanju inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke. To uključuje bolji odabir plovila za inspekcijski pregled restrukturiranjem zastarjelih aspekata profila rizičnosti broda i dodavanjem novih elemenata tom profilu.
5. Komisija je donijela Prijedlog u kontekstu svojeg Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), kao neposredan nastavak provjere primjerenosti pomorskog prometa¹ provedene 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. Prijedlog se temelji na rezultatima procjene učinka¹, koja je potkrijepljena vanjskom popratnom studijom. Procjena učinka predstavljena je i temeljito razmotrena na jednom sastanku radne skupine te delegacije na nju nisu imale veće primjedbe.

II. RAZMATRANJE PRIJEDLOGA U OKVIRU DRUGIH INSTITUCIJA

7. Odbor Europskog parlamenta za promet i turizam (TRAN) 13. srpnja 2023. imenovao je gđu Veru Tax (S&D, Nizozemska) izvjestiteljicom. Gđa Tax podnijela je svoj nacrt izvješća 19. rujna, a glasovanje Odbora TRAN o tom prijedlogu trenutačno je planirano za 7. prosinca.
8. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje o Prijedlogu 20. rujna 2023.² Odbor regija 23. lipnja 2023. odlučio je da neće dati mišljenje.

III. TRENUTAČNO STANJE RADA U VIJEĆU

9. Radna skupina za pomorski promet raspravljala je o Prijedlogu na nekoliko sastanaka, počevši u listopadu 2023. Sve delegacije izrazile su opću potporu ciljevima Prijedloga Komisije radi poboljšanja pomorske sigurnosti i zaštite morskog okoliša.
10. Na sastanku 22. studenoga Odbor stalnih predstavnika potvrdio je svoju potporu najnovijem kompromisu i preporučio Vijeću da postigne opći pristup na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) 4. prosinca 2023.
11. U Prijedlog Komisije uveden je niz izmjena. Mnoge od tih izmjena usmjerene su na osiguravanje jasnoće i usklađenosti s međunarodnim pravilima i postupcima, a posebno onima Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke (Pariški memorandum). Postoje i druge bitne izmjene, kako je navedeno u nastavku.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Prvo, države članice dovele su u pitanje prijedlog Komisije da se u metodologiju izračuna stupnja rizika za brodove (alata za usmjeravanje inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke na brodove za koje postoji najveća vjerojatnost da imaju nedostatke) uključe dva nova kriterija. Prvi od tih kriterija odnosi se na pokazatelj intenziteta emisija ugljika broda (CII). Države članice istaknule su da taj pokazatelj ne ovisi samo o tehničkom stanju broda, već i o operativnim parametrima (kao što je brzina broda) te o vanjskim okolnostima (način trgovanja, vremenski uvjeti, vrijeme provedeno u luci itd.), što znači da nije nužno pokazatelj loših rezultata ili neusklađenosti i stoga ga ne bi trebalo uzeti u obzir pri izračunu profila rizičnosti broda.
13. Drugi kriterij odnosi se na dostupnost elektroničkih svjedodžbi. Države članice istaknule su da je to administrativni element izvan kontrole broda jer odluku o upotrebi e-svjedodžbi donosi država zastave. Iz tog razloga elektroničke svjedodžbe nisu pokazatelj stanja broda ili njegove usklađenosti s obveznim instrumentima IMO-a i EU-a te se ne bi trebale uzimati u obzir pri izračunu profila rizičnosti broda.
14. Drugo, Komisija je u članku 3. predložila uvođenje dobrovoljnog sustava nadzora za veća ribarska plovila duljine veće od 24 metra, koja su dosad bila isključena iz područja primjene Direktive. Države članice složile su se s tim pristupom jer bi se njime mogla povećati razina usklađenosti tih plovila. Međutim, s obzirom na to da je riječ o dobrovoljnom sustavu, države članice smatraju da modaliteti takvog posebnog sustava nadzora države luke za ribarska plovila ne bi trebali biti utvrđeni provedbenim aktima, nego smjernicama koje donosi Komisija u suradnji s Pariškim memorandumom.
15. Treće, uvedeno je nekoliko izmjena kako bi se tijelima za nadzor države luke omogućila veća fleksibilnost. U članku 14. stavku 4. Komisija je predložila da proširene inspekcijske preglede provode najmanje dva službenika za nadzor države luke. Međutim, potreban broj inspektora ovisi o nekoliko čimbenika te bi u mnogim situacijama bilo nepotrebno i opterećujuće mobilizirati više od jednog inspektora. Države članice smatraju da bi nadzorna tijela države luke trebala u tom pogledu zadržati fleksibilnost u organizaciji svojeg rada. Slično tome, zahtjev da izvješće o inspekcijskom pregledu uvijek mora potvrditi službenik za nadzor države luke koji nije bio dio tima koji je proveo inspekcijski pregled smatrao se previše strogim; članak 24. stavak 3. izmijenjen je kako bi se omogućila veća fleksibilnost.

16. Četvrto, kako bi se izbjeglo nametanje nerazmjernog administrativnog opterećenja neobalnim državama članicama koje nemaju morske luke, a koje mogu potvrditi da su od ukupnog broja pojedinih plovila koja su godišnje pristala u njihovim riječnim lukama u protekle tri godine manje od 5 % brodovi obuhvaćeni Direktivom, one mogu odstupati od odredaba Direktive (članak 2. i uvodna izjava 20.b). To bi značilo da države članice ne bi bile obvezne prenijeti Direktivu sve dok su ti uvjeti ispunjeni.
17. Naposljetku, rok za prenošenje koji je predložila Komisija (godinu dana nakon stupanja na snagu Direktive o izmjeni) produžio bi se na četiri godine.
18. U ovoj fazi postupka Komisija zadržava postupovnu rezervu na sve izmjene svojeg Prijedloga.

IV. ZAKLJUČCI

19. S obzirom na navedeno Vijeće se poziva da postigne opći pristup o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke na temelju kompromisa utvrđenog u Prilogu ovom izvješću.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁵,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷ utvrđuju se pravila o sustavu inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke, kojim se brodovi koji ispunjavaju uvjete i pristaju u lukama Unije podvrgavaju inspekcijskom pregledu kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost posade na brodu te stanje broda i njegove opreme zahtjeve međunarodnih konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru, zaštiti morskog okoliša i uvjetima života i rada na brodovima svih zastava.

⁵ SL C , , str. .

⁶ SL C , , str. .

⁷ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

- (2) Direktiva 2009/16/EZ temelji se na već postojećem dobrovoljnom sporazumu Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke (Pariški memorandum) i konceptima podijeljenog tereta inspekcijskih pregleda, odabiru brodova za inspekcijske preglede na temelju rizika, usklađenim inspekcijskim pregledima i dijeljenju rezultata inspekcijskih pregleda.
- (3) Od stupanja na snagu Direktive 2009/16/EZ dogodile su se promjene u međunarodnom regulatornom okruženju (posebno u Pariškom memorandumu i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji) te je zabilježen tehnološki razvoj. To bi trebalo uzeti u obzir, kao i iskustvo stečeno u provedbi Direktive 2009/16/EZ.
- (4) Na snagu je stupio niz međunarodnih konvencija koje su države članice ratificirale od 2011. To su Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (Konvencija BWM) i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (Konvencija iz Nairobija). Stoga bi ih trebalo uvrstiti na popis konvencija obuhvaćenih Direktivom 2009/16/EZ kako bi se omogućila njihova provedba kao dio sustava nadzora države luke.
- (5) Kako bi se omogućio ažurirani i usklađeni sustav nadzora države luke, potrebno je brže ažurirati popis međunarodnih konvencija koje se provode u okviru nadzora države luke, a da se pritom Direktiva ne mijenja u cijelosti. Stoga bi nakon što međunarodna konvencija stupi na snagu, što znači da je dosegnuta dogovorena razina ratifikacije, i nakon što je članice Pariškog memoranduma donesu kao relevantan instrument, Komisija trebala ažurirati popis konvencija u Direktivi.
- (6) Zbog svoje male veličine većina ribarskih plovila u EU-u plovi u teritorijalnim vodama pa nije izgledno da će biti podvrgnuti inspekcijskim pregledima u stranim lukama. To znači da će, općenito gledano, vjerojatno samo veća ribarska plovila duljine 24 metra i veće, uzimajući u obzir definiciju duljine iz Sporazuma iz Cape Towna iz 2012., (koja su ujedno ribarska plovila koja najviše podliježu međunarodnim konvencijama) ploviti u međunarodnim vodama i pristajati u lukama koje se ne nalaze u zemlji u kojoj su registrirana te će stoga podlijevati nadzoru države luke. Budući da se većina međunarodnih konvencija koje se primjenjuju na veća ribarska plovila razlikuje od onih koje se trenutačno provode nadzorom države luke i kako bi se izbjegli neželjeni učinci prelijevanja na postojeći

sustav nadzora države luke, predlaže se usporedni sustav nadzora države luke za ribarska plovila.

- (7) Međutim, zbog načina ribolova ta veća ribarska plovila ne plove u svim državama članicama. Stoga se predlaže dobrovoljni sustav za one države članice koje žele obavljati te inspekcijske preglede koji je uspoređan s postojećim sustavom nadzora države luke i odvojen od njega kako bi se omogućila fleksibilnost u načinu na koji se razvijaju standardi u nadzoru države luke. Taj sustav nadzora države luke nad ribarskim plovilima duljine od 24 metra i veće stoga se može slobodno razviti u državama članicama i Komisiji te u okviru Pariškog memoranduma, a da ih se ne uvrštava u sadašnji Pariški memorandum. U tu bi svrhu trebalo razviti zaseban modul za postojeću bazu podataka inspekcijskih pregleda.
- (8) Mehanizmom pravičnog udjela osigurava se raspodjela tereta inspekcijskih pregleda među državama članicama Pariškog memoranduma. Svakoj državi članici dodjeljuje se određeni broj inspekcijskih pregleda koji predstavlja njezin „pravični udio”, odnosno njezinu obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda koju treba ispuniti svake godine. Prihvatljivost za inspekcijski pregled prvenstveno se određuje profilom rizičnosti broda kojim se utvrđuju vremenski razmaci između inspekcijskih pregleda i njihov opseg. Brodovi iz prioritetne skupine II. mogu se podvrgnuti inspekcijskom pregledu, dok se plovila iz prioritetne skupine I. moraju podvrgnuti inspekcijskom pregledu.
- (9) Državama članicama dopušteno je ne obaviti određeni broj „prioritetnih” inspekcijskih pregleda, a da time ne prekrše svoje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Međutim, u nekim državama članicama broj stvarnih pristajanja brodova tijekom određene godine može biti veći ili manji od dodijeljene obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Utvrđeno je da alternativna metoda usklađivanja s obvezom pravičnog udjela za te (preopterećene ili nedovoljno opterećene) države članice nije fleksibilna te je stoga potrebno dotične odredbe uskladiti s revidiranim odredbama Pariškog memoranduma.
- (10) Državama članicama dopušteno je i da u određenim okolnostima odgode inspekcijske preglede brodova, pod uvjetom da se plovilo podvrgne inspekcijskom pregledu u sljedećoj luci pristajanja ili u roku od 15 dana te se ta mogućnost mijenja kako bi je mogle iskoristiti sve države članice. Određene kategorije plovila za koje se smatra da predstavljaju veći rizik i koja stoga ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled moraju prijaviti predviđeno vrijeme uplovljavanja u luku 72 sata prije dolaska. Međutim, protekom godina zaključeno je

da je ta obveza preveliko opterećenje za brodare i da nema dodanu vrijednost jer su potrebne informacije nacionalnim tijelima lakše dostupne u bazi podataka THETIS. Na temelju toga Pariškim memorandumom ukinuta je ta obveza obavješćivanja prije uplovljavanja te bi stoga s tim trebalo uskladiti Direktivu 2009/16/EZ.

- (10a) U uobičajenim okolnostima inspekcijski pregledi brodova iz prioritetne skupine II. nisu obvezni iako se brodovi iz prioritetne skupine II. mogu podvrgnuti inspekcijskom pregledu. Međutim, za države članice u koje neće pristati dovoljno brodova prihvatljivih za inspekcijske preglede kako bi ispunile svoje godišnje obveze, ti brodovi iz prioritetne skupine II. moraju biti pregledani kako bi ispunile svoju godišnju obvezu inspekcijskih pregleda. Budući da ti inspekcijski pregledi *de facto* postaju obvezni za te države, možda će biti potrebna veća fleksibilnost za inspekcijske preglede brodova iz prioritetne skupine II., posebno za te države. Stoga navedene države na raspolaganju imaju odgode i obrazloženja. Države članice i Komisija trebale bi uložiti sve moguće napore u okviru Pariškog memoranduma o suglasnosti kako bi predložile potrebne mjere i izmjene za pojašnjenje i ispunjavanje tog cilja, ne dovodeći u pitanje poduzimanje tehničkih mjera za prilagodbu postojeće baze podataka inspekcijskih pregleda u pogledu odgode.
- (11) Posljednjeg desetljeća, unatoč sve većem broju plovila koja pristaju u luke EU-a, uključujući pomorski prijevoz robe na kratkim udaljenostima između glavnih luka u državama članicama EU-a i luka koje se nalaze u zemljopisnoj Europi ili u neeuropskim zemljama na Sredozemnom i Crnom moru, poboljšao se sigurnosni profil plovila koja pristaju u luke EU-a. Inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke sve se više upotrebljavaju za provedbu zakonodavstva o okolišu, primjerice u vezi s emisijama sumpora ili sigurnim i za okoliš prihvatljivim uništavanjem brodova. Međutim, prioriteti kod profila rizičnosti broda izrađenog prije 2009. bili su drugačiji te stoga taj profil nije u potpunosti pogodan usmjeravanju inspekcijskih pregleda na plovila koja nanose najviše štete okolišu.
- (12) Na temelju toga, kako bi se uzeo u obzir aspekt okoliša, profil rizičnosti broda trebalo bi ažurirati tako da se prida veća važnost okolišnoj učinkovitosti.
- (12a) U Pariškom memorandumu 2019. donesena je nova metodologija kojom su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata kao alternativa bijelom, sivom i crnom popisu država zastave. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti provedbenoj uredbi iz članka 10. o profilu rizičnosti broda kojom se utvrđuje kategorizacija država zastave. Ta bi se metodologija

trebala provesti u ovoj Direktivi kako bi se osigurala njezina pravičnost, posebno u pogledu odnosa prema državama zastava s malim flotama.

- (12b) Budući da službenicima nadzora države luke treba vremena za pripremu i provedbu inspekcijskih pregleda, važno je osigurati dovoljno vremena. To je posebno relevantno u slučaju proširenih inspekcijskih pregleda i za inspekcijske preglede ro-ro putničkih brodova na redovnoj liniji na kojima se može razmotriti rad plovila.
- (13) Digitalizacija je ključan aspekt tehnološkog napretka u području prikupljanja i priopćavanja podataka te se njome želi doprinijeti smanjenju troškova i učinkovitoj upotrebi ljudskih resursa. Broj brodova koji posjeduju elektroničke svjedodžbe u porastu je i očekuje se da će i dalje rasti. Stoga bi djelotvornost nadzora države luke trebalo poboljšati većom upotrebom elektroničkih svjedodžbi kako bi inspekcijski pregledi bili više usmjereni na brodove i bolje pripremljeni.
- (14) Nadzor države luke postaje sve složeniji jer se dodaju novi zahtjevi u pogledu inspekcijskih pregleda, bilo na temelju prava EU-a ili putem Međunarodne pomorske organizacije. Stoga je potrebno osigurati usavršavanje i prekvalifikaciju službenika za nadzor države luke te stalno razvijati njihovo osposobljavanje.
- (15) (briše se)
- (16) Kako bi se omogućila ažurirana primjena odredaba ove Direktive koja bi državama članicama omogućila da ispune svoje obveze prema međunarodnom pravu u skladu s Direktivom, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ažuriranjem konvencija obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2009/16/EZ i izmjenom popisa postupaka i smjernica koji se odnosi na nadzor države luke donesenog Pariškim memorandumom. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁸ Naime, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te

⁸ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (17) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu odredaba Direktive 2009/16/EZ o popisu konvencija unutar njezina područja primjene i zahtjeva za elektroničke svjedodžbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁹.
- (18) (briše se)
- (19) S obzirom na puni nadzorni ciklus posjeta Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) državama članicama radi praćenja provedbe Direktive 2009/16/EZ, Komisija bi trebala izvršiti evaluaciju njezine provedbe najkasnije [deset godina nakon datuma njezina stupanja na snagu iz članka XX.] i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju.
- (20) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive ne mogu dostatno ostvariti države članice zbog međunarodne naravi pomorskog prometa, nego ih se zbog mrežnih učinaka zajedničkog djelovanja država članica na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (20a) Inspekcijski pregled ne bi se trebao smatrati neobavljenim ako se ne provede zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, kao što su prirodne katastrofe, pandemije ili izvanredna stanja u području javnog zdravlja, teroristički napadi i radni sporovi. Te bi okolnosti trebalo propisno obrazložiti i prijaviti Komisiji.

⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

(20b) Kako se neobalnim državama članicama ne bi nametnulo nerazmjerno administrativno opterećenje, takvim državama članicama prema pravilu *de minimis* trebalo bi dopustiti odstupanje od odredaba ove Direktive, što znači da takve države članice nisu obvezne prenijeti ovu Direktivu sve dok ispunjavaju određene kriterije.

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

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Direktiva 2009/16/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 1. dodaju se sljedeće točke:

„(l) Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (Konvencija BWM);

(m) Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina (Konvencija iz Nairobija);

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

(aa) u točki 1. podtočka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. i pripadajući Protokol iz 1978. (Marpol 73/78);”;

(ab) u točki 1. podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca iz 1978., kako je izmijenjena;”;

(b) točka 3. briše se;

(bb) točka 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. ‚inspektor’ znači zaposlenik u javnom sektoru ili druga osoba koju nadležno tijelo u državi članici ovlasti za obavljanje inspekcijskih pregleda države luke, a odgovoran je tom nadležnom tijelu;”;

(bc) dodaje se sljedeća točka:

„8.a ‚inspekcijski pregled’ znači cjelokupna provjera stanja broda, njegove opreme i posade na temelju primjenjivih konvencija, a koju provodi inspektor. Inspekcijski pregled nije pregled radi izdavanja, ovjere ili obnavljanja statutarnih svjedodžbi i izvješće o inspekcijskom pregledu dostavljeno kapetanu nije svjedodžba;”;

(bd) točka 11. zamjenjuje se sljedećim:

„11. ‚početni inspekcijski pregled’ znači inspekcijski pregled na brodu koji obavlja inspektor, uključujući barem provjere koje se zahtijevaju člankom 13. stavkom 1.;”;

(be) točka 12. zamjenjuje se sljedećim:

„12. ‚detaljni inspekcijski pregled’ znači inspekcijski pregled kojim je obuhvaćen opseg početnog inspekcijskog pregleda pri kojem su, u okolnostima iz članka 13. stavka 3., brod, brodska oprema i posada u cjelini ili, prema potrebi, djelomično podvrgnuti temeljitom pregledu koji obuhvaća konstrukciju broda, opremu, osoblje, životne i radne uvjete te usklađenost s brodskim operativnim postupcima;”;

(bf) točka 13. zamjenjuje se sljedećim:

„13. „prošireni inspekcijski pregled” znači inspekcijski pregled kojim je obuhvaćen opseg početnog inspekcijskog pregleda i koji obuhvaća barem stavke navedene u Prilogu VII. Prošireni inspekcijski pregled može obuhvaćati detaljni inspekcijski pregled kada za to postoje utemeljeni razlozi u skladu s člankom 13. stavkom 3.;”;

(bg) točka 19. zamjenjuje se sljedećim:

„19. „statutarna svjedodžba” znači svjedodžba koju je izdala država zastave ili koja je izdana u njezino ime u skladu s primjenjivim međunarodnim konvencijama;”;

2. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(-a) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Prilikom inspekcijskog pregleda broda koji plovi pod zastavom države koja nije potpisnica konvencije s klauzulom o jednakom postupanju, države članice osiguravaju da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države potpisnice te konvencije. Takav brod podvrgava se detaljnom inspekcijskom pregledu u skladu s postupcima utvrđenima u Pariškom memorandumu.”;

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ribarski brodovi duljine manje od 24 metra, ratni brodovi, pomoćna plovila, drveni brodovi jednostavne gradnje, javni brodovi koji se koriste za negospodarske svrhe te jahte namijenjene razonodi koje ne obavljaju gospodarsku djelatnost isključuju se iz područja primjene ove Direktive. Za potrebe ove Direktive duljina ribarskog plovila utvrđuje se u skladu sa Sporazumom iz Cape Towna iz 2012.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„4.a Države članice u okviru nadzora države luke mogu obavljati inspekcijske preglede ribarskih plovila duljine 24 metra i veće. Komisija u suradnji s Pariškim memorandumom može donijeti smjernice kojima se utvrđuju modaliteti takvog usporednog i zasebnog posebnog sustava nadzora države luke za ta ribarska plovila.”;

3. u članku 5. umeće se sljedeći stavak:

„2.a Inspekcijski pregledi brodova koje obavljaju države članice koje prelaze 20 % godišnjih obveza u pogledu inspekcijskih pregleda ne uzimaju se u obzir pri izračunu godišnjih obveza u pogledu inspekcijskih pregleda država članica koje su stranke Pariškog memoranduma.”;

4. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Načini ispunjavanja obveze u pogledu inspekcijskih pregleda

Država članica koja ne obavi inspekcijske preglede propisane člankom 5. stavkom 2. točkom (a) svejedno ispunjava svoje obveze u skladu s tom odredbom ako ti neobavljeni inspekcijski pregledi ne prelaze 10 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima, neovisno o njihovom profilu rizičnosti.

Bez obzira na postotke neobavljenih inspekcijskih pregleda navedenih u prvom stavku, države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.

Bez obzira na postotke neobavljenih inspekcijskih pregleda navedenih u prvom stavku, za brodove iz prioritetne skupine I. koji pristaju na sidrišta države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova s profilom visoke rizičnosti koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.”;

5. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(-a) naslov i stavak 1. zamjenjuju se sljedećim:

„Načini kojima se omogućuje uravnoteženi udio inspekcijskih pregleda unutar Unije

1. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I. veći od udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b), smatra se da ispunjava tu obvezu ako broj inspekcijskih pregleda koje je ta država članica obavila odgovara najmanje tom udjelu inspekcijskih pregleda i ako ta država članica ne propusti više od 40 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njenim lukama i sidrištima.”;

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

6. u članku 8. stavci 1., 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim i dodaju se dva nova stavka:

„1. Država članica može odlučiti o odgodi inspekcijskog pregleda broda iz prioritetne skupine I. ili II. u sljedećim okolnostima:

- (a) ako se inspekcijski pregled može obaviti pri svakom sljedećem pristajanju broda u toj državi članici, pod uvjetom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci u Uniji ili na području Pariškog memoranduma, osim bilo koje luke države zastave tog broda, i da ta odgoda nije dulja od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja; ili
- (b) ako se inspekcijski pregled može obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja, pod uvjetom da država u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed pristane na obavljanje tog inspekcijskog pregleda; ili

- (c) ako se inspekcijski pregled broda, uključujući ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji plovo na redovnoj liniji, može obaviti u istoj luci pristajanja u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja.
2. Ako se na brodu iz prioritetne skupine I. ili II. inspekcijski pregled ne obavi zbog operativnih razloga, on se ne smatra neobavljenim inspekcijskim pregledom, pod uvjetom da je razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda te da su nastupile sljedeće iznimne okolnosti:
- (a) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša; ili
 - (b) ako brod pristaje samo noću, kako je predviđeno u članku 2. stavku 9. Države članice u tom slučaju poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajući inspekcijski pregled brodova koji redovito pristaju noću; ili
 - (c) ako je trajanje pristajanja broda prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način.
3. Ako se inspekcijski pregled ne obavi na brodu na sidrištu, ne smatra se neobavljenim inspekcijskim pregledom:
- (a) ako je brod u roku od 15 dana pregledan u drugoj luci ili na drugom sidrištu unutar Zajednice ili na području Pariškog memoranduma u skladu s Prilogom I.; ili
 - (b) ako brod pristaje samo noću ili pristajanje traje prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda; ili
 - (c) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda.

4. Ako se inspekcijski pregled ne obavi zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, on se ne smatra neobavljenim inspekcijskim pregledom, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisuje se u bazu podataka inspekcijskih pregleda. Te okolnosti propisno se opravdavaju i prijavljuju Komisiji.
5. Inspekcijski pregledi odgođeni u skladu sa stavcima 1., 2., 3. ili 4. i upisani u bazu podataka inspekcijskih pregleda ne uzimaju se u obzir za ocjenu usklađenosti države članice s obvezom inspekcijskih pregleda iz članaka 6. i 7.”;
7. (briše se)
8. članak 9. briše se;
9. u članku 10. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

 - (a) Opći parametri

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

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

Okolišni parametri temelje se na broju nedostataka u odnosu na Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL), Međunarodnu konvenciju o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova (AFS), Međunarodnu konvenciju o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (BWM), Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (CLC 92), Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunkers) te konvencije iz Nairobija i Hong Konga, u skladu s dijelom I.3. Priloga I. i Prilogom II. te na tome jesu li ti nedostaci razlozi za zabranu plovidbe.”;

9.a u članku 10. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Provedbene ovlasti dodjeljuju se Komisiji kako bi provela metodologiju za razmatranje općih parametara rizika koji se posebno odnose na kriterije u vezi s državom zastave i kriterije u vezi s rezultatima kompanije koja je donesena u Pariškom memorandumu 2019. i kojom su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.”;

9.b u članku 13. stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

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

9.c u članku 13. stavak 2. briše se;

10. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

- brodovi s profilom visoke rizičnosti,
- putnički brodovi, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za kemikalije i brodovi za rasuti teret, stariji od 12 godina,
- brodovi s profilom visoke rizičnosti ili putnički brodovi, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za kemikalije i brodovi za rasuti teret, stariji od 12 godina, u slučaju odlučujućih ili nepredviđenih čimbenika,
- brodovi koji podliježu inspekcijskom pregledu zbog izdane mjere odbijanja uplovljavanja u skladu s člankom 16. i člankom 21. stavkom 4.”;

(ab) stavak 3. briše se;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Prošireni inspekcijski pregled obavljaju, ako je moguće, najmanje dva službenika za nadzor države luke. Opseg proširenog inspekcijskog pregleda, uključujući rizična područja, naveden je u Prilogu VII. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne mjere u svrhu osiguravanja jedinstvenih uvjeta za primjenu Priloga VII. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”;

11. članak 14.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) dodaje se novi stavak:

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

12. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

- plovi pod zastavom države uvrštene na popis loših rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodnih 36 mjeseci u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma, ili
- plovi pod zastavom države uvrštene na popis dobrih ili srednjih rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodna 24 mjeseca u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma.

Prvi podstavak ovog članka ne primjenjuje se na situacije iz članka 21. stavka 6.

Odbijanje uplovljavanja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili napusti sidrište u kojima mu je treći put zabranjena plovidba te u kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja.”;

(aa) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon isteka tri mjeseca od dana izdavanja te mjere te kada se ispune uvjeti iz stavaka od 3. do 6. Priloga VIII.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

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

- (-a) ako brod plovi pod zastavom države koja se ne nalazi ni na popisu loših rezultata ni na popisu srednjih rezultata iz stavka 1. zbog broja zabrana plovidbe,
- (a) ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰,
- (b) ako brodom upravlja kompanija s dobrim rezultatima u skladu s dijelom I.1. Priloga I.; i
- (c) ako su ispunjeni uvjeti iz stavaka od 3. do 6. Priloga VIII.

Svakom brodu koji ne ispunjava kriterije iz ovog stavka nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od izricanja mjere trajno se odbija uplovljavanje u bilo koju luku i na bilo koje sidrište unutar Unije.”;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Svaka sljedeća zabrana plovidbe izdana plovilu koje plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu srednjih ili loših rezultata, kako je objavljena u godišnjem izvješću Pariškog memoranduma, u luci ili na sidrištu unutar Unije nakon trećeg odbijanja uplovljavanja dovodi do trajnog odbijanja uplovljavanja broda u bilo koju luku i na bilo koje sidrište unutar Unije.”;

¹⁰ Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.)”.

(d) umeću se sljedeći stavci:

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

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

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

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

12.a članak 17. prvi podstavak mijenja se kako slijedi:

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

12.b u članku 20. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Vlasnik broda ili brodar ili njihov predstavnik u državi članici imaju pravo na žalbu protiv rješenja o svakoj zabrani plovidbe broda ili mjere odbijanja uplovljavanja od strane nadležnog tijela. Žalba ne uzrokuje suspenziju rješenja o zabrani plovidbe broda ili mjere odbijanja uplovljavanja.”;

13. članak 21. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice poduzimaju mjere kako bi osigurale odbijanje uplovljavanja u bilo koje luke ili na bilo koja sidrišta unutar Unije brodovima iz stavka 1. koji isplovljavaju i brodovima iz članka 19. stavka 2. kojima je izdana zabrana plovidbe koji isplovljavaju:

- (a) a nisu ispunili uvjete koje određuju nadležna tijela svake države članice u luci inspekcijskog pregleda; ili
- (b) a ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve konvencija nepristajanjem u naznačeno remontno brodogradilište.

Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se nakon isteka razdoblja od 12 mjeseci te kada se ispune uvjeti iz stavaka od 3. do 6. Priloga VIII. Mjera odbijanja uplovljavanja počinje se primjenjivati od dana njezina izricanja.”;

(b) stavak 5. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

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

U okolnostima iz stavka 4. točke (b) i ako remontno brodogradilište nije u državi članici, kada nadležno tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda sazna da brod nije pristao u remontno brodogradilište, ono o tome odmah obavješćuje nadležna tijela svih drugih država članica.”;

(c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući od odredaba iz stavka 4., uplovljavanje u posebnu luku ili na sidrište može dopustiti mjerodavno tijelo te države luke u slučaju više sile ili zbog odlučujućih sigurnosnih razloga, ili da bi se smanjila ili svela na najmanju mjeru opasnost od onečišćenja ili radi ispravljanja nedostataka u skladu s člankom 21. stavkom 1., pod uvjetom da su vlasnik broda, brodar ili zapovjednik broda proveli odgovarajuće mjere prihvatljive za nadležno tijelo te države članice da bi omogućili sigurno uplovljavanje.”;

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

„7. U suradnji s državama članicama i na temelju stručnog znanja i iskustva stečenog na razini država članica u Uniji i u okviru Pariškog memoranduma, Komisija može izraditi smjernice i preporuke za poboljšanje politike osposobljavanja Pariškog memoranduma.

U suradnji s državama članicama i Pariškim memorandumom Komisija kontinuirano utvrđuje nove potrebe za osposobljavanjem kao doprinos izmjeni kurikuluma, nastavnih planova i sadržaja programa stručnog usavršavanja i osposobljavanja inspektora u okviru Pariškog memoranduma, posebno u pogledu novih tehnologija i dodatnih obveza koje proizlaze iz relevantnih instrumenata.”;

15. članak 24. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

16. umeće se sljedeći članak:

„Članak 24.a

Elektroničke svjedodžbe

1. Komisija u bliskoj suradnji s državama članicama donosi provedbene akte kojima se utvrđuju funkcionalne i tehničke specifikacije za usklađeno sučelje za prijave i za alat za potvrđivanje elektroničkih statutarne svjedodžbi. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.
2. Države članice koje djeluju kao države zastave koje se odluče koristiti usklađenim sučeljem za prijave i alatom za potvrđivanje elektroničkih statutarne svjedodžbi mogu to učiniti kako bi se olakšao prijelaz na elektroničke svjedodžbe.
3. (briše se)
4. (briše se);”

17. članak 25. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 25.

Razmjena informacija i suradnja

Svaka država članica osigurava da njezina lučka tijela i druga mjerodavna tijela tijelu nadležnom za nadzor države luke dostave sljedeće vrste informacija kojima raspolažu:

- (a) informacije o brodovima koji nisu dostavili nikakve informacije u skladu sa zahtjevima ove Direktive, Direktive 2002/59/EZ i Direktive (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ te, prema potrebi, Uredbe (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka;
- (b) informacije o brodovima koji su isplovili a da nisu ispunili zahtjeve iz članka 7. Direktive (EU) 2019/883 o lučkim uređajima za prihvrat;
- (c) informacije o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplove iz luke zbog sigurnosnih razloga;
- (d) informacije o očitim nepravilnostima u skladu s člankom 23.”;

¹¹ Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvrat isporuke brodskog otpada (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).

18. članak 30. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 30.

Praćenje ispunjavanja odredaba i rezultata država članica

Kako bi osigurala djelotvornu provedbu ove Direktive te radi praćenja cjelokupnog funkcioniranja Unijina sustava nadzora države luke u skladu s člankom 2. točkom (b) podtočkom i. Uredbe (EZ) br. 1406/2002, Komisija prikuplja potrebne informacije i obavlja posjete državama članicama.

Svaka država članica za operativni dio aktivnosti svoje uprave povezan s državom luke može razvijati, primjenjivati i održavati sustav upravljanja kvalitetom. Takav sustav upravljanja kvalitetom certificira se u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima kvalitete.”;

19. članak 30.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 30.a

Delegirani akti

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 30.b radi izmjene članka 2. stavka 1. kako bi izmijenila popis konvencija iz članka 2. stavka 1. nakon što se takve konvencije donesu kao relevantni instrument Pariškim memorandumom te radi izmjene Priloga VI. kako bi dopunila i/ili ažurirala popis postupaka, odluka i smjernica koji se odnose na nadzor države luke donesen Pariškim memorandumom iz tog priloga.”;

20. (briše se)

21. članak 33. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 33.

Provedbena pravila

Kod utvrđivanja provedbenih pravila iz članka 10. stavka 3., članka 14. stavka 4., članka 15. stavka 3., članka 18.a stavka 7., članka 23. stavka 5. i članka 27. u skladu s postupcima iz članka 31. stavka 2., Komisija posebno vodi računa da osigura da se navedenim pravilima uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u okviru sustava inspekcijskih pregleda u Uniji i da se oslanjaju na stručno znanje iz Pariškog memoranduma.”;

22. članak 35. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 35.

Preispitivanje provedbe

Komisija do *[Ured za publikacije: unijeti datum: deset godina nakon dana stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]* podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom.”;

23. Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi;

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

25. Prilog III. briše se;

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

27. Prilog V. zamjenjuje se tekstom iz Priloga IV. ovoj Direktivi;

28. Prilog VIII. zamjenjuje se tekstem iz Priloga V. ovoj Direktivi;
- 28.a Prilog XII. zamjenjuje se tekstem iz Priloga VI. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do [*Ured za publikacije: unijeti datum: četiri godine nakon dana stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.
2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.
3. Države članice koje nemaju morske luke, a koje mogu potvrditi da su od ukupnog broja pojedinih plovila koja su godišnje pristala u njihovim riječnim lukama u protekle tri godine manje od 5 % brodovi obuhvaćeni ovom Direktivom, mogu odstupati od prenošenja ove Direktive.

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica

„I. Profil rizičnosti broda

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

1. Opći parametri

(a) Vrsta broda

Putnički brodovi, tankeri za ulje i kemikalije, brodovi za prijevoz plina, tankeri za štetne tekuće tvari i brodovi za rasuti teret smatraju se brodovima visokog rizika.

(b) Starost broda

Brodovi stariji od 12 godina smatraju se brodovima visokog rizika.

(c) Rezultati države zastave

- i. Brodovi koji plovo pod zastavom države s velikim brojem zabrana plovidbe unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima visokog rizika.
- ii. Brodovi koji plovo pod zastavom države s malim brojem zabrana plovidbe unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.
- iii. Brodovi koji plovo pod zastavom države koja je ratificirala sve obvezne instrumente IMO-a i MOR-a navedene u članku 2. stavku 1. smatraju se brodovima niskog rizika.

(d) Priznate organizacije

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

- ii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije i koji imaju dobre rezultate u pogledu broja zabrana plovidbe unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.
- iii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009.

(e) Rezultati kompanije

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

2. Povijesni parametri

- i. Brodovi kojima je zabranjena plovidba više od jedanput smatraju se brodovima visokog rizika.
- ii. Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda obavljenog u razdoblju iz Priloga II. utvrđen manji broj nedostataka od broja navedenog u Prilogu II. smatraju se brodovima niskog rizika.
- iii. Brodovi kojima nije zabranjena plovidba u razdoblju iz Priloga II. smatraju se brodovima niskog rizika.

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

- visoka rizičnost,
- srednja rizičnost,
- niska rizičnost.

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

3. Okolišni parametri

Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda u razdoblju iz Priloga II. utvrđen veći broj nedostataka u odnosu na Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL), Međunarodnu konvenciju o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova (AFS), Međunarodnu konvenciju o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (BWM), Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (CLC 92), Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunkers) te konvencije iz Nairobija i Hong Konga od broja navedenog u Prilogu II. i barem je jedan od tih nedostataka razlog za zabranu plovidbe smatraju se brodovima visokog rizika.

II. Inspekcijski pregledi broda

1. Periodični inspekcijski pregledi

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

Države članice obavljaju periodične inspekcijske preglede na:

- svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Zajednice ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih šest mjeseci. Brodovi visokog rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od petog mjeseca,
- svim brodovima s profilom srednje rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Zajednice ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih 12 mjeseci. Brodovi srednjeg rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od 10. mjeseca,
- svim brodovima s profilom niske rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Zajednice ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih 36 mjeseci. Brodovi niskog rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od 24. mjeseca.

2. Dodatni inspekcijski pregledi

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

2.A Odlučujući čimbenici

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

- brodovi koji su od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Zajednici ili na području Pariškog memoranduma zbog sigurnosnih razloga isključeni ili povučeni iz svoje klase,
- brodovi koji su bili predmet izvješća ili obavijesti druge države članice,
- brodovi kojih nema u bazi podataka inspekcijskih pregleda,
- brodovi:
 - koji su pretrpjeli sudar ili nasukavanje na putu prema luci,
 - koji su bili optuženi za navodno kršenje odredaba o ispuštanju opasnih tvari ili otpadnih voda,
 - kojima se upravljalo na nepravilan ili nesiguran način, pri čemu nisu poštovana pravila puta koja je usvojio IMO, kao ni praksa i postupci sigurne plovidbe,
 - koji su prethodno zabranjeni (sljedeći inspekcijski pregled nakon ukidanja mjere odbijanja uplovljavanja), ili
 - koji su bili uključeni u tešku nezgodu, posebno u slučaju velikog požara na brodu, kvara motora i nesreća sa smrtnim ishodom.

2.B Nepredviđeni čimbenici

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

- brodovi sa svjedodžbama koje su izdale bivše priznate organizacije kojima je priznanje oduzeto od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Zajednici ili na području Pariškog memoranduma,
- brodovi za koje su peljari ili lučke vlasti ili tijela prijavili očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost za okoliš u skladu s člankom 23. ove Direktive i koji mogu uključivati informacije službi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom o plovidbi broda,
- brodovi koji nisu ispunili relevantne zahtjeve u pogledu obavješćivanja iz Direktive (EU) 2019/883/EZ,
- brodovi koji su bili predmet izvješća ili pritužbe, uključujući pritužbe na kopnu, zapovjednika broda, člana posade ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legitimni interes za sigurnu plovidbu broda, uvjete života i rada na brodu ili za sprečavanje onečišćenja, osim ako dotična država članica smatra da su izvješće ili pritužba očito neutemeljeni,
- brodovi na kojima je utvrđen nedostatak koji se odnosi na Međunarodni kodeks o upravljanju sigurnošću (ISM) koji nije ispravljen (tri mjeseca nakon izdavanja nedostatka),
- brodovi kojima je prethodno zabranjena plovidba prije više od tri mjeseca,
- brodovi na kojima su utvrđeni problemi u vezi s teretom, posebno štetnim i opasnim teretom,
- brodovi kojima se upravljalo na način opasan za osobe, imovinu ili okoliš,
- brodovi za koje se iz pouzdanih izvora doznalo da su im parametri rizika različiti od upisanih te im je stoga razina rizika veća,
- brodovi za koje je dogovoren akcijski plan za otklanjanje nedostataka iz članka 19. stavka 2.a, ali provedbu tog plana u pogledu njih nije provjerio inspektor.

3. Sustav odabira

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

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u posljednjih šest mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijima od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci,

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

- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci,

(c) u slučaju odlučujućeg čimbenika:

- detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima s profilom visoke rizičnosti i na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijim od 12 godina,
- detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina,
- prošireni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima tijekom prvog inspekcijskog pregleda nakon ukidanja mjere odbijanja uplovljavanja.

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

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u posljednjih pet mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom niske rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca,

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

- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili
- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom niske rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca,

(c) u slučaju nepredviđenog čimbenika:

- detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima s profilom visoke rizičnosti ili na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijim od 12 godina,
- detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina.”

OBRAZAC PROFILA RIZIČNOSTI BRODA

(iz članka 10. stavka 2.)

				Profil			
				Brod visokog rizika (HRS)		Brod srednjeg rizika (SRS)	Brod niskog rizika (LRS)
Opći parametri				Kriteriji	Ponderirani bodovi	Kriteriji	Kriteriji
1.	Vrsta broda			Tanker za kemikalije, tanker za plin, tanker za ulje, brod za rasuti teret, putnički brod, tanker za štetne tekuće tvari	1	Brod ni visokog ni niskog rizika	Sve vrste
2.	Starost broda			Sve vrste > 12 g	1		Sve starosti
3.a	Zastava	Loš rezultat			2		Dobar rezultat
3.b		Svi su instrumenti IMO-a/MOR-a navedeni u članku 2. ratificirani		–	–		☐ Da
3.c		(briše se)		(briše se)			
4.a	Priznata organizacija	Rezultati	Dobri	–	–		Dobri
			Srednji	–	–		–
			Loši	Loši	1		–
			Vrlo loši	Vrlo loši			–
4.b	Priznata od EU-a		–	–	–		☐ Da
5.	Kompanija	Rezultati	Dobri	–	–	Dobri	
			Srednji	–	–	–	
			Loši	Loši	2	–	
			Vrlo loši	Vrlo loši		–	
Povijesni parametri							
6.	Broj nedostataka utvrđenih pri svakom inspekcijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci		Nedostaci	> 6 u jednom od inspekcijskih pregleda	–	≤ 5 pri svakom inspekcijskom pregledu (pri čemu je najmanje jedan	

					inspekcijski pregled obavljen u prethodnih 36 mjeseci)
7.	Broj zabrane plovidbe u prethodnih 36 mjeseci	Zabrane plovidbe	≥ 2 zabrane plovidbe	1	Nijedna zabrana plovidbe
Okolišni parametri					
8.	(briše se)	(briše se)	(briše se)	(briše se)	
9.	Broj nedostataka u odnosu na konvencije MARPOL, AFS, BWM, CLC 92 i Bunkers te konvencije iz Nairobija i Hong Konga utvrđenih pri svakom inspekcijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	> 3 u jednom od inspekcijskih pregleda, pri čemu je jedan od njih razlog za zabranu plovidbe	1	

HRS su brodovi koji ispunjavaju kriterije do ukupne vrijednosti 5 ili više ponderiranih bodova. LRS su brodovi koji ispunjavaju sve kriterije parametara niskog rizika.

SRS su brodovi koji nisu ni HRS ni LRS.

„Prilog IV.

POPIS SVJEDODŽBI I DOKUMENATA

(iz članka 13. stavka 1.)

Dio A Popis svjedodžbi i dokumenata koje je, u mjeri u kojoj je to primjenjivo, potrebno provjeriti kao najmanji uvjet tijekom inspekcijskog pregleda iz stavka 2.2.3. (prema potrebi):

1. međunarodna svjedodžba o baždarenju,
2. izvješća prethodnih inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke,
3. svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
4. svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
5. svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
6. svjedodžba o sigurnosti radiouređaja teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
7. svjedodžba o sigurnosti teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
8. svjedodžba o oslobađanju (SOLAS 1974., pravilo I/12),
9. dokument o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu (SOLAS 1974., pravilo V/14.2),
10. međunarodna svjedodžba o teretnim linijama (1966.) (LLC 66/88, članak 16. stavak 1.),
11. međunarodna svjedodžba o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji (LLC 66/88, članak 16. stavak 2.),
12. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem (MARPOL, Prilog I., pravilo 7.1),
13. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućih tvari (NLS) (MARPOL, Prilog II., pravilo 9.1),
14. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama (ISPPC) (MARPOL, Prilog IV., pravilo 5.1, MEPC.1/Circ.408),
15. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka (IAPPC) (MARPOL, Prilog VI. pravilo 6.1),
16. međunarodna svjedodžba o energetske učinkovitosti (MARPOL, Prilog VI., pravilo 6.),
17. međunarodna svjedodžba o upravljanju balastnim vodama (IBWMC) (BWMC, članak 9. stavak 1. točka (a) i pravilo E-2),
18. međunarodna svjedodžba o sustavu protiv obrastanja (svjedodžba IAFS) (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 2.),
19. izjava o AFS-u (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 5.),
20. međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISSC) ili privremena međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISPS pravilnik, dio A/19 i dodaci),
21. svjedodžbe za zapovjednike, časnike ili niže članove posade izdane u skladu s Konvencijom STCW (članak VI. STCW-a, pravilo I/2 i odjeljak A-I/2 Kodeksa STCW),
22. preslika potvrde o usklađenosti ili preslika privremene potvrde o usklađenosti izdane u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za

- sprečavanje zagađivanja (DoC) Kodeks ISM (SOLAS, pravilo IX/4.2, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.),
23. svjedodžba o upravljanju sigurnošću ili privremena svjedodžba o upravljanju sigurnošću izdana u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za sprečavanje zagađivanja (SMC) (SOLAS 1974., pravilo IX/4.3, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.),
24. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IGC, pravilo 1.5.4 ili Kodeks GC, pravilo 1.6.),
25. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IBC, pravilo 1.45.4 i Kodeks BCH, pravilo 1.6.3), 26 INF (Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu pakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima) Potvrda o prikladnosti (SOLAS, pravilo VII/16 i Kodeks INF, pravilo 1.3),
26. INF (Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu pakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima) svjedodžba o sposobnosti (SOLAS, pravilo VII/16 i Kodeks INF, pravilo 1.3),
27. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (CLC 69/92, članak VII.2),
28. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunkers 2001., članak 7.2),
29. polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo u pogledu odgovornosti za uklanjanje podrtina (uklanjanje podrtina, članak 12.),
30. svjedodžba o sigurnosti brzog plovila i dozvola za rad brzog plovila (SOLAS 1974., pravilo X/3.2 i Kodeks HSC 94/00, pravila 1.8.1 i 1.9),
31. potvrda o usklađenosti s posebnim zahtjevima za brodove koji prevoze opasne tvari (SOLAS 1974., pravilo II-2/19.4),
32. potvrda o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju (SOLAS 1974., pravilo VI/9, Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu žitarica u rasutom stanju, odjeljak 3.),
33. potvrda o sukladnosti programa procjene stanja (CAS), završno izvješće i evidencija CAS-a (MARPOL, Prilog I., pravila 20. i 21., rezolucija MEPC.94(46), kako je izmijenjena rezolucijama MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) i MEPC.236(65)),
34. trajni zapis o brodu (SOLAS 1974., pravilo XI-1/5),
35. knjiga o uljima, dijelovi I. i II. (MARPOL, Prilog I., pravila 17. i 36.),
36. knjiga o teretu (MARPOL, Prilog II., pravilo 15.),
37. knjiga o smeću, dijelovi I. i II. (MARPOL, Prilog V., pravilo 10.3), (MARPOL, Prilog V., pravilo 10.),
38. plan upravljanja smećem (MARPOL, Prilog V., pravilo 10., rezolucija MEPC.220(63)),
39. očevidnik i zapisi o razini i uključenom/isključenom stanju brodskih dizelskih motora (MARPOL, Prilog VI., pravilo 13.5.3),
40. očevidnik o preklopnom uređaju za loživo ulje (MARPOL, Prilog VI., pravilo 14.6),
41. knjiga o tvarima koje oštećuju ozonski sloj (MARPOL, Prilog VI., pravilo 12.6),
42. knjiga o balastnim vodama (BWRB) (BWMC, članak 9. stavak 1. točka (b) i pravilo B-2),
43. ugrađeni sustavi za gašenje požara plinom – svjedodžba o oslobađanju za prostore za teret i svi popisi tereta (SOLAS 1974., pravilo II-2/10.7.1.4),

44. manifest opasne robe ili plan slaganja tereta (SOLAS 1974., pravila VII/4 i VII/7-2, MARPOL, Prilog III. pravilo 54.),
45. za tankere za ulje, zapis o sustavu nadzora i upravljanja ispuštanjem ulja za posljednje putovanje u balastu (MARPOL, Prilog I., pravilo 31.2),
46. plan suradnje u traganju i spašavanju za putničke brodove na redovitim linijama (SOLAS 1974., pravilo V/7.3),
47. za putničke brodove, popis operativnih ograničenja (SOLAS 1974., pravilo V/30.2),
48. nautičke karte i nautičke publikacije (SOLAS 1974., pravila V/19.2.1.4 i V/27),
49. evidencija sati odmora i tablica rasporeda rada na brodu (Kodeks STCW, odjeljak A-VIII/1.5 i 1.7, Konvencija MOR-a br. 180, članak 5.7, članak 8.1 i MLC iz 2006., standard A.2.3.10 i A.2.3.12),
50. dokaz o prostorijama strojeva (UMS) bez nadzora posade (SOLAS 1974., pravilo II-I/46.3),
51. potvrde koje se zahtijevaju u skladu s Direktivom 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine,
52. potvrda koja se zahtijeva u skladu s Uredbom (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća,
53. svjedodžba o popisu opasnih materijala ili potvrda o sukladnosti, kako je primjenjiva na temelju Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i
54. dokument o usklađenosti izdan u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ.”

„PRILOG VI.

POSTUPCI ZA NADZOR BRODOVA

(iz članka 15. stavka 1.)

Prilog I. Pariškom memorandumu, „Postupci nadzora države luke”, i sve tehničke upute i okružnice izdane u okviru Pariškog memoranduma koje su na snazi, u ažuriranim verzijama:

PSCC Tehničke upute

- PSCC41-2008-07 Kodeks ponašanja,
- PSCC53-2020-08 Definicije i kratice,

Opći Pariški memorandum o suglasnosti

- PSCC54-2021-03 Vrsta inspekcijskog pregleda,
- PSCC55-2023-06 Zabrana plovidbe i poduzete mjere,
- PSCC56-2023-04 Predložak obrazaca,
- PSCC52-2019-05 Operativna kontrola,
- PSS43-2010-11 Izuzeća države zastave,
- PSCC51-2018-13 Zabrana operacija,
- PSCC49-2016-11 Test ispada električnog sustava,
- PSCC53-2020-06 Odbijanje uplovljavanja (zabrana),
- PSCC50-2017-12 Konstrukcija brodova za rasuti teret / tankera za ulje,
- PSCC43-2010-06 Smještaj na suhi dok,
- PSCC53-2020-11 Dopuštanje jednog putovanja do remontnog brodogradilišta zbog nedostataka povezanih sa „slučajnim oštećenjima”,

Konvencija SOLAS

- PSCC56-2023-05 Kodeks ISM,
- PSCC54-2021-02 Kodeks ISPS,
- PSCC51-2018-12 ECDIS,
- PSCC43-2010-32 VDR (uređaji za snimanje podataka o putovanju),
- PSCC43-2010-09 Sigurnosno-tehnički listovi materijala,
- PSCC43-2010-21 GMDSS,
- PSCC44-2011-16 Kuke za otpuštanje brodica za spašavanje pri opterećenju,
- PSCC45-2012-10 Stabilnost u slučaju oštećenja na tankerima,
- PSCC55-2022-05 LRIT,
- PSCC43-2010-28 Mjerenje debljine ESP/CAS,
- PSCC43-2010-29 Mjerenje debljine,
- PSCC51-2018-11 Polarni kodeks,
- PSCC55-2022-02 Kodeks IGF,

Konvencija MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL, Prilog I. Separator zauljene vode,
- PSCC43-2010-39 MARPOL, Prilog II. Čišćenje tanka,
- PSCC47-2014-08 MARPOL, Prilog III. IMDG,
- PSCC55-2022-07 MARPOL, Prilog IV. Sanitarne otpadne vode,
- PSCC52-2019-07 MARPOL, Prilog V. Smeće,
- PSCC56-2023-07 MARPOL, Prilog VI. Onečišćenje zraka,
- PSCC43-2010-38 Ispiranje sirovom naftom,
- PSCC44-2011-20 MARPOL, Istraga,

Međunarodna konvencija o teretnim linijama

- PSCC54-2021-06 Međunarodna konvencija o teretnim linijama,
Konvencija AFS
- PSCC47-2014-13 Sustavi protiv obrastanja,
Konvencija Bunkers
- PSCC56-2023-02 Konvencije o financijskoj odgovornosti,
Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi
- PSCC56-2023-08 Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi (STCW, MLC i SOLAS),
Konvencija o upravljanju balastnim vodama
- PSCC51-2018-09 Konvencija o upravljanju balastnim vodama,
Konvencije MOR-a
- PSCC52-2019-10 Konvencija o radu pomoraca, 2006. (MLC),
- PSCC53-2020-14 Sati rada ili odmora i sposobnost za obavljanje dužnosti.”

„PRILOG VIII.

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

(iz članka 16. i članka 21 stavka 4.)

- (2) Ako su ispunjeni uvjeti navedeni u članku 16. stavku 1., nadležno tijelo luke u kojoj je brodu treći put zabranjena plovidba obavješćuje zapovjednika broda pisanim putem da će se izdati mjera odbijanja uplovljavanja koja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke. Mjera odbijanja uplovljavanja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke nakon što se otklone nedostaci koji su uzrokovali zabranu plovidbe.
- (3) Nadležno tijelo šalje presliku mjere odbijanja uplovljavanja upravi države zastave, relevantnoj priznatoj organizaciji, drugim državama članicama i drugim potpisnicama Pariškog memoranduma, Komisiji i Tajništvu Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo bez odlaganja ažurira bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o odbijanju uplovljavanja.
- (4) Da bi se ukinula mjera odbijanja uplovljavanja, vlasnik ili brodar mora uputiti službeni zahtjev nadležnom tijelu države članice koja je izdala mjeru odbijanja uplovljavanja. Zahtjevu se mora priložiti dokument kojim se dokazuje da brod u potpunosti ispunjava primjenjive odredbe konvencija, koji je izdala uprava države zastave nakon što je inspektor kojeg je propisno ovlastila uprava države zastave obišao brod. Uprava države zastave nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda. Taj dokument može biti u obliku službene izjave koju mora izdati uprava države zastave, a ne priznata organizacija.
- (5) Zahtjevu za ukidanje mjere odbijanja uplovljavanja mora se, prema potrebi, priložiti i dokument klasifikacijskog društva koje je klasificiralo brod nakon obilaska inspektora klasifikacijskog društva, kojim se dokazuje da brod ispunjava klasifikacijske standarde koje to društvo propisuje. Klasifikacijsko društvo nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda.
- (6) Mjera odbijanja uplovljavanja može se ukinuti tek nakon isteka razdoblja iz članka 16. ove Direktive, za što kompanija mora uputiti službeni zahtjev tijelu nadležnom za luku države članice koje je izreklo zabranu te dostaviti dokumente koji se zahtijevaju u stavcima 3. i 4.
- (7) Takav zahtjev, uključujući potrebne dokumente, mora se podnijeti državi zabrane najmanje mjesec dana prije isteka razdoblja zabrane. Ako se taj rok ne poštuje, može doći do kašnjenja u trajanju do mjesec dana nakon što država zabrane primi zahtjev.

- (8) U informacijskom sustavu brodu će se dodati odlučujući čimbenik i brod će biti označen kao obvezan podvrgnuti se vrsti inspekcijskog pregleda „prošireni inspekcijski pregled” pri sljedećem pristajanju u luci / na sidrištu u tom području.
- (9) Nadležno tijelo o svojoj odluci u pisanom obliku obavješćuje i upravu države zastave, relevantno klasifikacijsko društvo, druge države članice, druge potpisnice Pariškog memoranduma, Komisiju i Tajništvo Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo mora bez odlaganja ažurirati bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o ukidanju mjere odbijanja uplovljavanja.
- (10) Informacije o brodovima kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja u luke unutar Zajednice moraju se staviti na raspolaganje u bazi podataka inspekcijskih pregleda i objaviti u skladu s odredbama iz članka 26. i Priloga XIII.”

„PRILOG XII.

FUNKCIJE BAZE PODATAKA INSPEKCIJSKIH PREGLEDA

(iz članka 24 stavka 1.)

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