

Bruselj, 28. november 2023
(OR. en)

15957/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0165(COD)

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

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	15164/23
Št. dok. Kom.:	10126/23 + ADD 1
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča – <i>splošni pristop</i>

I. UVOD

1. Komisija je navedeni predlog 1. junija 2023 predložila Evropskemu parlamentu in Svetu.
2. Predlog se nanaša na spremembo Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča¹.

¹ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

3. Direktiva 2009/16/ES ureja preglede pomorske inšpekcije države pristanišča na ravni EU. Pomorska inšpekcija države pristanišča je sistem inšpekcijskih pregledov tujih ladij v pristaniščih držav, ki niso države zastave, pri katerih inšpektorji pomorske inšpekcije države pristanišča preverijo skladnost usposobljenosti poveljnika ladje, častnikov in posadke na krovu ter stanja ladje in njene opreme z zahtevami iz mednarodnih konvencij, v Uniji pa s pravom Unije, ki se uporablja. Zato je pomorska inšpekcija države pristanišča pomembna za zagotavljanje pomorske varnosti in varstvo morskega okolja.
4. Revizija Direktive ima naslednje specifične cilje:
- posodobiti in uskladiti zakonodajo EU z mednarodnimi pravili in postopki, ki so jih določili Mednarodna pomorska organizacija (IMO), Mednarodna organizacija dela (MOD) ali Pariški memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe;
 - zaščititi ribiška plovila in njihovo posadko ter okolje. Večja ribiška plovila, daljša od 24 metrov, niso zajeta v obseg plovil, ki se pregledujejo pri pomorski inšpekciji države pristanišča. S prostovoljnim sistemom nadzora za to vrsto plovil bi se morala povečati raven skladnosti z mednarodnimi standardi varnosti in varstva okolja, ki se uporabljajo za ta plovila;
 - zagotoviti obsežnejšo uporabo digitalnih rešitev. Predlog spodbuja zlasti uvedbo in uporabo elektronskih statutarnih spričeval, saj se bo njihova uporaba povezala z rizičnim profilom ladje, ki se uporablja za izbiro ladij za inšpekcijski pregled, ter
 - zagotoviti učinkovit in usklajen pristop k izvajanju pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča. To vključuje izboljššan način izbire plovil za inšpekcijski pregled s preoblikovanjem zastarelih vidikov rizičnega profila ladje in dodajanjem novih elementov v ta profil.
5. Komisija je predlog sprejela v okviru svojega programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT) kot takojšnji nadaljnji ukrepe po preverjanju primernosti na področju pomorskega prometa¹, izvedenem leta 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. Predlog temelji na rezultatih ocene učinka¹, ki se je oprla na zunanjo podporno študijo. Ocena učinka je bila predstavljena in temeljito preučena na eni seji delovne skupine, delegacije pa niso imele večjih pomislekov.

II. PREUČITEV V DRUGIH INSTITUCIJAH

7. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je 13. julija 2023 za poročevalko imenoval Vero Tax (S&D, Nizozemska). Poročevalka je svoj osnutek poročila predložila 19. septembra, glasovanje odbora TRAN o tem predlogu pa je trenutno načrtovano za 7. decembra.
8. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje² o predlogu sprejel 20. septembra 2023. Odbor regij je 23. junija 2023 sklenil, da mnenja ne bo dal.

III. STANJE V SVETU

9. Delovna skupina za pomorski promet je od oktobra 2023 o predlogu razpravljala na več sejah. Vse delegacije so na splošno podprle cilje predloga Komisije z namenom izboljšanja pomorske varnosti in varstva morskega okolja.
10. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 22. novembra potrdil, da podpira zadnji kompromis, in Svetu priporočil, naj se na seji Sveta PTE (promet) 4. decembra 2023 dogovori o splošnem pristopu.
11. V predlog Komisije je bilo uvedenih več sprememb. Marsikatera je namenjena zagotavljanju jasnosti in skladnosti z mednarodnimi pravili in postopki, zlasti tistimi iz Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (Pariški MOU). Opozoriti je treba tudi na druge vsebinske spremembe, kot je navedeno v nadaljevanju.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Prvič, države članice so izrazile dvom glede predloga Komisije, da se v metodologijo za izračun rizične stopnje ladje (ki je orodje za usmerjanje pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča na ladje z največjo verjetnostjo pomanjkljivosti) vključita dve novi merili. Prvo od teh meril se nanaša na kazalnik ogljične intenzivnosti ladje. Države članice so poudarile, da ta kazalnik ni odvisen le od tehničnega stanja ladje, temveč tudi od operativnih parametrov (kot je hitrost ladje) in zunanjih okoliščin (vzorci trgovanja, vremenske razmere, čas postanka v pristanišču itd.), kar pomeni, da ni nujno kazalnik slabih rezultatov ali neskladnosti in se zato ne bi smel upoštevati pri izračunu rizičnega profila ladje.
13. Drugo merilo se nanaša na razpoložljivost elektronskih spričeval. Države članice so poudarile, da je to upravno vprašanje, pri katerem ladja nima besede, saj odločitev o uporabi e-spričeval sprejme država zastave. Zato elektronska spričevala niso kazalnik stanja ladje ali njene skladnosti z obveznimi instrumenti IMO in EU ter se prav tako ne bi smela upoštevati pri izračunu rizičnega profila ladje.
14. Drugič, Komisija je v členu 3 predlagala uvedbo prostovoljnega sistema nadzora za večja ribiška plovila, daljša od 24 metrov, ki so bila doslej izključena iz področja uporabe Direktive. Države članice so se s tem pristopom strinjale, saj bi lahko povečal raven skladnosti teh plovil. Ker pa gre za prostovoljni sistem, države članice menijo, da načinov takšnega posebnega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila ne bi smeli določiti v izvedbenih aktih, temveč s smernicami, ki jih sprejme Komisija v sodelovanju s Pariškim MOU.
15. Tretjič, uvedenih je bilo več sprememb, da bi se organom pomorske inšpekcije države pristanišča omogočila večja prožnost. Komisija je v členu 14(4) predlagala, da bi morala razširjene inšpekcijske preglede opraviti vsaj dva inšpektorja pomorske inšpekcije države pristanišča. Vendar je potrebno število inšpektorjev odvisno od več dejavnikov, v številnih primerih pa bi bilo nepotrebno in obremenjujoče mobilizirati več kot enega inšpektorja. Države članice menijo, da bi morali organi pomorske inšpekcije države pristanišča v zvezi s tem ohraniti prožnost pri organizaciji svojega dela. Podobno je tudi zahteva, da poročilo o inšpekcijskem pregledu vedno potrdi inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča, ki ni bil del skupine, ki je opravila inšpekcijski pregled, obveljala za preveč togo; člen 24(3) je bil spremenjen, da se omogoči večja prožnost.

16. Četrtrič, da ne bi nalagali nesorazmernega upravnega bremena neobalnim državam članicam, ki nimajo obmorskih pristanišč in lahko dokažejo, da spada v področje uporabe te direktive manj kot 5 % celotnega števila ladij, ki so v preteklih treh letih pristale v njihovih rečnih pristaniščih, lahko te države odstopajo od določb te direktive (člen 2 in uvodna izjava 20b). To bi pomenilo, da tem državam članicam ne bi bilo treba prenesti Direktive, dokler so ti pogoji izpolnjeni.
17. Nazadnje, rok za prenos, ki ga predlaga Komisija (eno leto po začetku veljavnosti Direktive o spremembi), bi se podaljšal na štiri leta.
18. Na tej stopnji postopka Komisija ohranja postopkovni pridržek glede vseh sprememb svojega predloga.

IV. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

19. Glede na navedeno naj se Svet na podlagi kompromisa iz Priloge k temu poročilu dogovori o *splošnem pristopu* glede Predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁵,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁶,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷ so določena pravila o sistemu pomorske inšpekcije države pristanišča, v skladu s katerimi se primerne ladje, ki pristajajo v pristaniščih Unije, pregledajo, da se preveri skladnost glede usposobljenosti posadke na krovu ter stanja ladje in njene opreme z zahtevami mednarodnih konvencij o varnosti človeškega življenja na morju, varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmerah na ladjah vseh zastav.

⁵ UL C , , str. .

⁶ UL C , , str. .

⁷ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

- (2) Direktiva 2009/16/ES temelji na že obstoječem prostovoljnem sporazumu Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu: Pariški MOU) ter na konceptih porazdelitve inšpekcijskega bremena in izbire ladij za inšpekcijske preglede na podlagi tveganja, pa tudi na konceptih usklajenih inšpekcijskih pregledov in izmenjave rezultatov teh pregledov.
- (3) Od začetka veljavnosti Direktive 2009/16/ES je prišlo do sprememb v mednarodnem regulativnem okolju (zlasti v Pariškem MOU) in tehnološkem razvoju. Te spremembe in izkušnje, pridobljene pri izvajanju Direktive 2009/16/ES, bi bilo treba upoštevati.
- (4) Veljati so začele številne mednarodne konvencije, ki so jih države članice ratificirale od leta 2011, kot sta Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami in Mednarodna konvencija iz Nairobija o odstranitvi razbitin (v nadaljnjem besedilu: konvencija iz Nairobija). Zato bi ju bilo treba vključiti na seznam konvencij, zajetih v Direktivi 2009/16/ES, da se omogoči njuno izvrševanje v okviru sistema pomorske inšpekcije države pristanišča.
- (5) Da bi zagotovili posodobljen in usklajen sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, je treba vzpostaviti hitrejši način posodabljanja seznama mednarodnih konvencij, ki se izvršujejo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, ne da bi bilo treba pri tem spremeniti celotno Direktivo. Zato bi morala Komisija po začetku veljavnosti mednarodne konvencije – tj. takrat, ko se doseže dogovorjeno število ratifikacij – in po sprejetju te konvencije kot ustreznega instrumenta s strani članic Pariškega MOU posodobiti seznam konvencij iz Direktive.
- (6) Večina ribiških plovil v EU zaradi majhne velikosti obratuje v teritorialnih vodah in ni primerna za inšpekcijske preglede v tujih pristaniščih. To pomeni, da bodo v mednarodnih vodah verjetno na splošno lovila le večja ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, kot so opredeljena v Capetownskem sporazumu iz leta 2012 (ki so tudi ribiška plovila, za večino katerih veljajo mednarodne konvencije), ter bodo pristajala v pristaniščih, ki niso v državi njihove registracije, zato zanje velja pomorska inšpekcija države pristanišča. Ker se večina mednarodnih konvencij, ki se uporabljajo za večja ribiška plovila, razlikuje od konvencij, ki se zdaj izvršujejo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, in da bi preprečili neželene učinke na sedanji sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, se predlaga vzporedni sistem pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila.

- (7) Vendar ta večja ribiška plovila zaradi ribolovnih vzorcev ne pristajajo v pristaniščih vseh držav članic. Zato se predlaga prostovoljni sistem za tiste države članice, ki želijo izvajati te inšpekcijske preglede, ki je vzporeden sedanjemu sistemu pomorske inšpekcije države pristanišča in ločen od njega, da bi omogočili prožnost in način oblikovanja standardov za pomorsko inšpekcijo države pristanišča. To državam članicam, Komisiji in Pariškemu MOU omogoča spontano oblikovanje tega sistema za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, ne da bi se jih vključilo v sedanji sporazum o Pariškem MOU. V ta namen bi bilo treba razviti ločen modul za obstoječo inšpekcijsko bazo podatkov.
- (8) Z mehanizmom pravične porazdelitve se inšpekcijsko breme porazdeli med države članice Pariškega MOU. Vsaki državi članici se dodeli določeno število inšpekcijskih pregledov – tj. njena obveznost inšpekcijskih pregledov ali t. i. pravični delež – ki jih je treba opraviti vsako leto. Inšpekcijski pregled je primerno opraviti predvsem glede na rizični profil ladje, na podlagi katerega se določijo časovni razmiki med pregledi in obseg pregleda. Inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine II se lahko izvede, pregled ladij iz prednostne skupine I pa se mora izvesti.
- (9) Državam članicam je dovoljeno, da določenega števila inšpekcijskih pregledov prednostnih skupin ne opravijo, pri tem pa še vedno izpolnijo svojo obveznost inšpekcijskih pregledov. Kljub temu lahko v nekaterih državah članicah število dejansko opravljenih postankov ladij v danem letu preseže število inšpekcijskih pregledov v okviru obveznosti inšpekcijskega pregleda ali pa je manjše od njega. Ugotovljeno je bilo, da je alternativna metoda izpolnjevanja obveznosti glede na pravični delež za te (preobremenjene ali premalo obremenjene) države članice neprožna, zato je treba zadevne določbe uskladiti z revidiranimi določbami iz Pariškega MOU.
- (10) Državam članicam je prav tako dovoljeno, da v določenih okoliščinah preložijo inšpekcijske preglede ladij, pod pogojem, da se plovilo pregleda v naslednjem pristanišču postanka ali v 15 dneh, ta možnost pa se spremeni tako, da jo lahko izkoristijo vse države članice. Plovila iz nekaterih kategorij, za katere se šteje, da so bolj rizična in so zato primerna za razširjeni inšpekcijski pregled, morajo 72 ur pred vplutjem v pristanišče sporočiti predvideni čas vplutja v pristanišče. Kljub temu je bilo po več letih ugotovljeno, da je ta obveznost preveč obremenjujoča za upravljavce in da ne prinaša nobene dodane vrednosti, saj so zahtevane informacije nacionalnim organom že na voljo v podatkovni zbirki THETIS. Zaradi tega je bila s Pariškim MOU odpravljena obveznost obveščanja pred vplutjem, zato bi bilo treba Direktivo 2009/16/ES ustrezno uskladiti.

- (10a) V običajnih okoliščinah inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine II niso obvezni, čeprav se te ladje lahko pregledajo. Države članice, ki ne bodo prejele dovolj postankov ladij, primernih za inšpekcijske preglede, pa morajo pregledati ladje iz prednostne skupine II, da bi izpolnile svoje letne obveznosti glede inšpekcijskih pregledov. Ker ti inšpekcijski pregledi za te države dejansko postanejo obvezni, bo morda potrebna večja prožnost pri inšpekcijskih pregledih ladij iz prednostne skupine II, zlasti za te države. Zato sta za prej omenjene države na voljo preložitve in utemeljitve. Države članice in Komisija bi si morale v okviru Pariškega MOU po najboljših močeh prizadevati, da predlagajo potrebne ukrepe in spremembe za pojasnitev in izpolnitev tega cilja, brez poseganja v sprejetje tehničnih ukrepov za prilagoditev obstoječe inšpekcijske baze podatkov v zvezi s preložitvijo.
- (11) V zadnjem desetletju in kljub povečanju števila plovil, ki pristajajo v pristaniščih EU, tudi v okviru pomorskega prevoza blaga na kratke razdalje med glavnimi pristanišči v državah članicah EU, ter v pristaniščih, ki se geografsko nahajajo v Evropi ali neevropskih državah v Sredozemlju in Črnem morju, se je varnostni profil plovil, ki pristajajo v [...] pristaniščih EU, izboljšal. Pregledi pomorske inšpekcije države pristanišča se vse pogosteje uporabljajo za izvrševanje okoljske zakonodaje, na primer v zvezi z emisijami žvepla ali varnim in okolju prijaznim razrezom ladij. Prednostna področja v zvezi z rizičnim profilom ladij, ki je bil osnovan pred letom 2009, pa so bila drugačna, zaradi česar profil ni v celoti prilagojen, da bi se inšpektorji pri pregledih osredotočili na najmanj okoljsko učinkovita plovila.
- (12) Zaradi tega bi bilo treba rizični profil ladij posodobiti, da bi odražal okoljska vprašanja, pri čemer bi se več pomena pripisalo okoljski učinkovitosti.
- (12a) Pariški MOU je leta 2019 sprejel novo metodologijo, v kateri so bili določeni seznam nadpovprečne, povprečne in podpovprečne uspešnosti kot alternativa belemu, sivemu in črnemu seznamu držav zastave. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti izvedbeni uredbi iz člena 10 o rizičnem profilu ladij, ki uvaja kategorizacijo držav zastave. To metodologijo bi bilo treba vključiti v to direktivo, da bi zagotovili njeno poštenost, zlasti kar zadeva njeno obravnavo držav zastave z majhnimi flotami.

- (12b) Ker inšpektorji pomorske inšpekcije države pristanišča potrebujejo čas za pripravo in izvedbo inšpekcijskih pregledov, je pomembno zagotoviti, da je na voljo dovolj časa. To je zlasti pomembno v primeru razširjenih inšpekcijskih pregledov in tudi za inšpekcijske preglede ro-ro potniških ladij, ki opravljajo linijski prevoz, kadar se lahko upošteva delovanje plovila.
- (13) Digitalizacija je bistven vidik tehnološkega napredka pri zbiranju in posredovanju podatkov, da bi prispevali k stroškovnim prihrankom in učinkoviti uporabi človeških virov. Sedanje število ladij z elektronskimi spričevali se povečuje in se bo po pričakovanjih še povečalo. Zato bi bilo treba povečati učinkovitost pomorske inšpekcije države pristanišča tako, da bi povečali uporabo elektronskih spričeval, s čimer bi omogočili boljše pripravljene preglede ladij.
- (14) Pomorska inšpekcija države pristanišča postaja vse bolj zapletena, saj se dodajajo nove zahteve glede inšpekcijskih pregledov, bodisi s pravom EU bodisi prek Mednarodne pomorske organizacije. Zato je treba zagotoviti izpopolnjevanje in preusposabljanje inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča ter stalno razvijati njihovo usposabljanje.
- (15) (črtano)
- (16) Da se omogoči ažurna uporaba določb te direktive, ki bo državam članicam v skladu z Direktivo omogočila izpolnjevanje njihovih obveznosti po mednarodnem pravu, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s posodobitvijo konvencij na področju uporabe Direktive 2009/16/ES ter spreminjanjem seznama postopkov in smernic, povezanih s pomorsko inšpekcijo države članice in sprejetih s Pariškim MOU. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁸. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se nanašajo na pripravo delegiranih aktov.

⁸ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (17) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja določb Direktive 2009/16/ES v zvezi s seznamom konvencij, ki spadajo na njeno področje uporabe, in zahtevami za elektronska spričevala, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁹.
- (18) (črtano)
- (19) Komisija bi morala ob upoštevanju celotnega cikla spremljanja, ki poteka v okviru obiskov Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) v državah članicah za spremljanje izvajanja Direktive 2009/16/ES, izvajanje Direktive 2009/16/ES oceniti najpozneje [deset let po datumu začetka njene uporabe iz člena XX] ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo, da bi zbrale vse informacije, ki so potrebne za to ocenjevanje.
- (20) Ker države članice ciljev te direktive ne morejo zadovoljivo doseči zaradi mednarodne narave pomorskega prevoza, temveč se zaradi mrežnega učinka, ki izhaja iz skupnega delovanja držav članic, ti cilji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (20a) Če inšpekcijski pregled ni opravljen zaradi izrednih in nepredvidenih okoliščin, kot so naravne nesreče, pandemije ali izredne razmere v javnem zdravju, teroristični napadi, delovni konflikti, se ne bi smel šteti za neopravljen inšpekcijski pregled. Te okoliščine bi bilo treba ustrezno utemeljiti in sporočiti Komisiji.

⁹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

(20b) Da neobalnim državam članicam ne bi nalagali nesorazmernega upravnega bremena, bi bilo tem državam članicam treba po pravilu *de minimis* omogočiti odstopanje od določb te direktive, kar pomeni, da te države članice, dokler izpolnjujejo določena merila, niso obvezane prenesti te direktive.

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

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2009/16/ES

Direktiva 2009/16/ES se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) v točki 1 se dodajo naslednje točke:

„(l) Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami;

(m) Mednarodno konvencijo iz Nairobija o odstranitvi razbitin (konvencija iz Nairobija);

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

(aa) v točki 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973 in Protokol 1978 k tej konvenciji (Marpol 73/78);“;

(ab) v točki 1 se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978, kakor je bila spremenjena.“;

(b) točka 3 se črta;

(bb) točka 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. „Inšpektor“ pomeni javnega uslužbenca ali drugo osebo, ki jo pristojni organ države članice pooblasti za opravljanje inšpekcijskih pregledov in je odgovorna temu pristojnemu organu.“;

(bc) doda se naslednja točka:

„8a. „Inšpekcijski pregled“ pomeni celovito preverjanje stanja ladje, njene opreme in posadke na podlagi veljavnih konvencij, ki ga opravi inšpektor. Inšpekcijski pregled ni pregled za izdajo, overitev ali podaljšanje statutarne spričeval, poročilo o inšpekcijskem pregledu, predloženo kapitanu, pa ni spričevalo.“;

(bd) točka 11 se nadomesti z naslednjim:

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

(be) točka 12 se nadomesti z naslednjim:

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

(bf) točka 13 se nadomesti z naslednjim:

„13. „Razširjeni inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, ki vključuje obseg začetnega inšpekcijskega pregleda in ki zajema najmanj postavke iz Priloge VII. Razširjeni inšpekcijski pregled lahko vključuje podrobnejši inšpekcijski pregled, če zanj obstajajo utemeljeni razlogi v skladu s členom 13(3).“;

(bg) točka 20 se nadomesti z naslednjim:

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

(2) člen 3 se spremeni:

(-a) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„Pri inšpekcijskem pregledu ladje, ki pluje pod zastavo države, ki ni pogodbenica konvencije s klavzulo o „izključitvi ugodnejše obravnave“, države članice zagotovijo, da se ta ladja in njena posadka ne obravnavata ugodneje kakor ladja, ki pluje pod zastavo države pogodbenice te konvencije. Na taki ladji se opravi podrobnejši inšpekcijski pregled v skladu s postopki, vzpostavljenimi s Pariškim MOU.“;

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Ribiška plovila, krajša od 24 metrov, vojne ladje, pomožne pomorske ladje, lesene ladje enostavne gradnje, državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo za trgovanje, so izključene iz področja uporabe te direktive. Za namene te direktive se dolžina ribiškega plovila določi v skladu s Capetownskim sporazumom iz leta 2012.“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„4a. Države članice lahko izvajajo pomorske inšpekcijske preglede ribiških plovil dolžine 24 metrov in več. Komisija lahko v sodelovanju s Pariškim MOU sprejme smernice, ki določajo načine takega vzporednega in ločenega posebnega režima pomorske inšpekcije države pristanišča za ta ribiška plovila.“;

(3) v členu 5 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Inšpekcijski pregledi ladij, ki jih opravijo države članice in ki presegajo 20 % njihove letne obveznosti, se ne upoštevajo pri izračunu letne obveznosti inšpekcijskih pregledov držav članic, ki so pogodbenice Pariškega MOU.“;

(4) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Načini izpolnjevanja obveznosti inšpekcijskih pregledov

Država članica, ki ne opravi inšpekcijskih pregledov v skladu s členom 5(2)(a), vseeno izpolni svoje obveznosti iz tega člena, če število neopravljenih inšpekcijskih pregledov ne presega 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in na njenih sidriščih, ne glede na njihov rizični profil.

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

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

(5) člen 7 se spremeni:

(-a) naslov in odstavek 1 se nadomestita z naslednjim:

„Načini, ki omogočajo uravnotežen delež inšpekcijskih pregledov v Uniji

1. Če v posamezni državi članici število postankov ladij iz prednostne skupine I presega njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(b), se šteje da ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede vsaj toliko inšpekcijskih pregledov, kolikor znaša njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov in če skupno število ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in na njenih sidriščih, na katerih ni bil opravljen inšpekcijski pregled, ne presega več kot 40 %.“;

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(6) v členu 8 se odstavki 1, 2 in 3 nadomestijo z naslednjimi, dodata pa se nova odstavka:

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

- (a) če se lahko inšpekcijski pregled opravi ob katerem koli poznejšem postanku ladje v tej državi članici, pod pogojem, da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v Uniji ali na območju Pariškega MOU, z izjemo pristanišč države zastave ladje, in da preložitev ni daljša od 15 dni po dejanskem izplutju, ali
- (b) če se lahko inšpekcijski pregled opravi v drugem pristanišču v Unije ali na območju Pariškega MOU v 15 dneh po dejanskem izplutju, pod pogojem, da država, v kateri je to pristanišče, predhodno pristane, da opravi inšpekcijski pregled, ali

- (c) če se lahko inšpekcijski pregled ladje, vključno z ro-ro potniškimi ladjami ali visokohitrostnimi potniškimi plovili, ki opravljajo linijski prevoz, opravi v istem pristanišču v 15 dneh od dejanskega izplutja.
2. Inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I ali II, ki se ne opravi iz operativnih razlogov, se ne obravnava kot neopravljen pregled, pod pogojem, da je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, v naslednjih izrednih okoliščinah:
- (a) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrožalo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja, ali
 - (b) če ladja pristane v pristanišču samo ponoči, kot je določeno v členu 2(10). V tem primeru države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezen inšpekcijski pregled ladij, ki redno pristajajo ponoči, ali
 - (c) če je čas postanka ladje prekratek, da bi se inšpekcijski pregled lahko zadovoljivo opravil.
3. Če na ladji na sidrišču ni opravljen inšpekcijski pregled, se ga ne obravnava kot neopravljen inšpekcijski pregled, če:
- (a) je ladja v roku 15 dni pregledana v drugem pristanišču ali na drugem sidrišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v skladu s Prilogo I, ali
 - (b) če ladja pristane samo ponoči ali če je čas postanka prekratek za zadovoljivo opravljanje inšpekcijskega pregleda ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov, ali
 - (c) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrožala varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov, ali

4. če inšpekcijski pregled ni opravljen zaradi izrednih in nepredvidenih okoliščin, se ne šteje za neopravljen pregled, razlog za to pa se zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov. Te okoliščine se ustrezno utemeljijo in sporočijo Komisiji.
5. Inšpekcijski pregledi, preloženi v skladu z odstavki 1, 2, 3 ali 4 in zabeleženi v inšpekcijski bazi podatkov, se ne upoštevajo pri oceni, ali država članica izpolnjuje obveznost glede inšpekcijskih pregledov iz členov 6 in 7.“;

(7) (črtano)

(8) člen 9 se črta;

(9) v členu 10 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

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

(a) Splošni parametri

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

(b) Zgodovinski parametri

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

(c) Okoljski parametri

Okoljski parametri temeljijo na številu pomanjkljivosti, povezanih s konvencijama MARPOL in AFS ter z Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992, Konvencijo o gorivih, konvencijama iz Nairobija in Hongkonga, v skladu s Prilogo I, del I.3, in Prilogo II, ter na tem, ali so te pomanjkljivosti razlog za zadržanje.“;

(9a) v členu 10 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Na Komisijo se prenesejo izvedbena pooblastila za izvajanje metodologije za preučitev splošnih parametrov tveganja, zlasti v zvezi z merili, povezanimi z državo zastave, in merili uspešnosti družbe, ki jih je Pariški MOU sprejel leta 2019 z vzpostavitvijo seznamov nadpovprečne, povprečne in podpovprečne uspešnosti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(3).“;

(9b) v členu 13 se točka (c) odstavka 1 nadomesti z naslednjim:

„(c) se prepriča o splošnem stanju ladje, vključno s higienskimi razmerami na ladji, strojnico in nastanitvenimi prostori.“;

(9c) v členu 13 se črta odstavek 2;

(10) člen 14 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

- zelo rizične ladje,
- potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina ali za prevoz kemikalij ali ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let,
- zelo rizične ladje ali potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz plina ali za prevoz kemikalij ali ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let, v primeru zelo pomembnih ali nepričakovanih okoliščin,
- ladje, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled zaradi odločitve o zavrnitvi vstopa, izdane v skladu s členom 16 in členom 21, odstavek 4.“;

(ab) odstavek 3 se črta;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Razširjeni inšpekcijski pregled po možnosti opravita najmanj dva inšpektorja pomorske inšpekcije države pristanišča. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno z nevarnejšimi deli, je določen v Prilogi VII. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobno opredeljene ukrepe za zagotovitev enotnih pogojev uporabe Priloge VII. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(11) člen 14a se spremeni:

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Člen 11, točka (a), in člen 14 se ne uporabljata za ro-ro potniške ladje in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijski prevoz in ki so inšpekcijsko pregledana v skladu s tem členom.“;

(b) doda se nov odstavek:

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

(12) člen 16 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

- „1. Država članica zavrne dostop do svojih pristanišč in sidrišč vsaki ladji, ki:
- pluje pod zastavo države na seznamu podpovprečne uspešnosti, sprejetem v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in ki ga Komisija objavi vsako leto, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države podpisnice Pariškega MOU, ali
 - pluje pod zastavo države na seznamu nadpovprečne ali povprečne uspešnosti, sprejetem v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in ki ga Komisija objavi vsako leto, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU.

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

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

(aa) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Posledica vsakega nadaljnjega zadržanja v pristanišču ali na sidrišču v Uniji je zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč in sidrišč države članice ali države podpisnice Pariškega MOU v Uniji. Takšna tretja odločitev o zavrnitvi dostopa se lahko razveljavi po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve in le pod pogojem, da:

- (-a) ladja pluje pod zastavo države, ki zaradi števila zavrnitev ni uvrščena na seznam podpovprečne uspešnosti niti na seznam povprečne uspešnosti iz odstavka 1,
- (a) so statutarna in klasifikacijska spričevala ladje izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰;
- (b) ladjo upravlja družba, katere uspešnost je v skladu s Prilogo I, del I.1, nadpovprečna, in
- (c) so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 6 Priloge VIII.

Vsaki ladji, ki ne izpolnjuje meril iz tega odstavka se po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve stalno prepove dostop do vseh pristanišč in sidrišč v Uniji.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Vsako nadaljnje zadržanje plovila, ki pluje pod zastavo države s seznama povprečne ali podpovprečne uspešnosti, objavljenega v letnem poročilu Pariškega MOU, v pristanišču ali na sidrišču v Uniji po njegovi tretji zavrnitvi pomeni stalno zavrnitev dostopa plovila do vseh pristanišč in sidrišč v Uniji.“;

¹⁰ Uredba (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11);

(d) vstavijo se naslednji odstavki:

„4a. Ladji, ki pluje pod zastavo države s seznama nadpovprečne uspešnosti in je zadržana v pristanišču ali na sidrišču Unije ob prvem inšpekcijskem pregledu v Uniji po tretji ali kateri naslednji zavrnitvi vstopa, se:

a) ji zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča Unije za obdobje 24 mesecev, če je statutarna in klasifikacijska spričevala ladje izdala organizacija ali organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009;

b) za stalno zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča Unije, če predpisanih ali klasifikacijskih spričeval ladje ni izdala organizacija ali organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009.

4b. Zavrnitev obdobja dostopa za večkratna zadržanja se podaljša za 12 mesecev, če se uporabi ukrep zavrnitve dostopa v skladu s členom 21.4.“;

(12a) v členu 17 se prvi pododstavek spremeni:

„Ob zaključku pregleda inšpektor sestavi poročilo v skladu s Prilogo IX. Kopijo inšpekcijskega poročila predloži poveljniku ladje.“;

(12b) v členu 20 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

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

(13) člen 21 se spremeni:

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Uniji zavrne ladjam iz odstavka 1, ki nadaljujejo plovbo, in zadržanim ladjam iz člena 19.2, ki nadaljujejo plovbo:

- (a) ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali
- (b) ki ne izpolnijo veljavnih zahtev konvencij, tako da ne pristanejo v določeni remontni ladjedelnici.

Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi po preteku 12 mesecev in ko so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 6 Priloge VIII. Odločitev o zavrnitvi dostopa začne veljati na datum izdaje.“;

(b) drugi pododstavek odstavka 5 se nadomesti z naslednjim:

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

V okoliščinah iz odstavka 4(b) in če remontna ladjedelnica ni v državi članici, ko pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, ugotovi, da ladja ni pristala v remontni ladjedelnici, o tem nemudoma obvesti pristojne organe vseh drugih držav članic.“;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem od določb odstavka 4 lahko ustrezni organ pristaniške države dovoli vstop ladje v določeno pristanišče ali na določeno sidrišče zaradi višje sile, zelo pomembnih varnostnih razlogov ali zmanjšanja ali minimiziranja nevarnosti onesnaženja ali odprave pomanjkljivosti v skladu s členom 21(1), če je lastnik, upravljavec ali poveljnik ladje izvedel ustrezne ukrepe za zagotovitev varnega vstopa, ki jih pristojni organ take države članice sprejme kot zadostne.“;

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

„7. Komisija v sodelovanju z državami članicami ter na podlagi strokovnega znanja in izkušenj, pridobljenih na ravni držav članic v Uniji in v okviru Pariškega MOU, razvije smernice in priporočila za politiko usposabljanja v okviru Pariškega MOU.

Komisija v sodelovanju z državami članicami in Pariškim MOU redno opredeljuje in zagotavlja nove potrebe po usposabljanju kot prispevek k spremembi učnih načrtov in vsebine programa za strokovno izpopolnjevanje in usposabljanje inšpektorjev v okviru Pariškega MOU, zlasti kar zadeva nove tehnologije in dodatne obveznosti, ki izhajajo iz ustreznih instrumentov.“;

(15) člen 24 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

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

(16) vstavi se naslednji člen:

„Člen 24a

Elektronska spričevala

1. Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami sprejme izvedbene akte, s katerimi določi funkcionalne in tehnične specifikacije za harmoniziran vmesniški modul za poročanje in orodje za potrjevanje elektronskih statutarnih spričeval. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).
2. Države članice kot države zastave, ki se odločijo za uporabo harmonizirane vmesniškega modula za poročanje in orodja za potrjevanje elektronskih statutarnih spričeval, lahko to storijo, da bi olajšale prehod na elektronska spričevala.
3. (črtano)
4. (črtano);“

(17) člen 25 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 25

Izmenjava informacij in sodelovanje

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

- (a) informacije o ladjah, ki niso sporočile nobenih informacij v skladu z zahtevami te direktive, Direktive 2002/59/ES in Direktive (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ ter po potrebi Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih;
- (b) informacije o ladjah, ki so izplule, ne da bi upoštevale določbe iz člena 7 Direktive (EU) 2019/883 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih;
- (c) informacije o ladjah, ki jim je bil zaradi varnostnih razlogov zavrnen dostop do pristanišča ali bilo naloženo, da ga zapustijo,
- (d) informacije o očitnih nepravilnostih v skladu s členom 23.“;

¹¹ Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij (UL L 151, 7.6.2019, str. 116).

- (18) člen 30 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 30

Spremljanje izpolnjevanja določb in uspešnosti držav članic

Komisija za zagotovitev učinkovitega izvajanja te direktive in spremljanje splošnega delovanja sistema pomorske inšpekcije države pristanišča Unije v skladu s členom 2(b), točka (i), Uredbe (ES) št. 1406/2002 zbira potrebne informacije in opravlja obiske v državah članicah.

Vsaka država članica lahko za operativne dele dejavnosti svoje uprave, ki so povezane z državo pristanišča, razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti. Tak sistem vodenja kakovosti se potrdi v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi za kakovost.“;

- (19) člen 30a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 30a

Delegirani akti

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 30b, in sicer za spremembo člena 2(1) v zvezi s spreminjanjem seznama konvencij iz člena 2(1), ko bodo s Pariškim MOU sprejete kot ustrezni instrument, pa tudi za spremembo Priloge VI, da se dopolni in/ali posodobi seznam iz navedene priloge, ki vsebuje postopke, odločitve in smernice v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča, sprejete s Pariškim MOU.“;

(20) (črtano)

(21) člen 33 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 33

Izvedbena pravila

Komisija pri določanju izvedbenih pravil iz členov 10(3), 14(4), 15(3), 18a(7), 23(5) in člena 27 v skladu s postopkom iz člena 31(2) posebno pozornost nameni zagotavljanju, da se v teh pravilih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema v Uniji in temeljijo na strokovnosti Pariškega MOU.“;

(22) člen 35 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 35

Pregled izvajanja

Komisija do *[Urad za publikacije: vstaviti datum: [deset let od datuma začetka veljavnosti te direktive o spremembah]* predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive ter o ravnanju v skladu z njo.“;

(23) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo I k tej direktivi.

(24) Priloga II se nadomesti z besedilom v Prilogi II k tej direktivi.

(25) Priloga III se črta.

(26) Priloga IV se nadomesti z besedilom v Prilogi III k tej direktivi.

(27) Priloga V se nadomesti z besedilom iz Priloge IV k tej direktivi.

- (28) Priloga VIII se nadomesti z besedilom iz Priloge V k tej direktivi.
- (28a) Priloga XII se nadomesti z besedilom v Prilogi VI k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice najpozneje do [*Urad za publikacije: vstaviti datum: štiri leta od datuma začetke veljavnosti te direktive o spremembi*] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

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

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.
3. Države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč in lahko dokažejo, da spada v področje uporabe te direktive manj kot 5 % celotnega števila ladij, ki so v preteklih treh letih pristale v njihovih rečnih pristaniščih, lahko odstopajo od prenosa te direktive.

Člen 3

Začetek veljavnosti

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

Člen 4

Naslovniki

Direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

„I. Rizični profil ladje

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

1. Splošni parametri

(a) Vrsta ladje

Za bolj rizične veljajo potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij, tankerji za prevoz plina, tankerji za prevoz zdravju škodljivih tekočin ter ladje za prevoz razsutega tovora.

(b) Starost ladje

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

(c) Uspešnost države zastave

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

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

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

(d) Priznane organizacije

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

- (ii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na delež zadržanj v Uniji in na območju Pariškega MOU visoka, veljajo za manj rizične.
 - (iii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale organizacije, priznane v skladu s pogoji iz Uredbe (ES) št. 391/2009.
- (e) Uspešnost družb
- (i) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti svojih ladij in glede na število zadržanj v Uniji ter na območju Pariškega MOU podpovprečno uspešne ali neuspešne, veljajo za bolj rizične.
 - (ii) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti svojih ladij in glede na delež zadržanj v Uniji ter na območju Pariškega MOU nadpovprečno uspešne, veljajo za manj rizične.

2. Zgodovinski parametri

- (i) Ladje, ki so bile zadržane več kot enkrat, veljajo za bolj rizične.
- (ii) Ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcijskih pregledov v obdobju iz Priloge II ugotovljenih manj pomanjkljivosti, kot jih je naštetih v Prilogi II, veljajo za manj rizične.
- (iii) Ladje, ki v obdobju iz Priloge II niso bile zadržane, veljajo za manj rizične.

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

- zelo rizična ladja,
- običajno rizična ladja,
- malo rizična ladja.

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

3. Okoljski parametri

Za manj rizične veljajo ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcijskih pregledov v obdobju iz Priloge II ugotovljenih več pomanjkljivosti, kot jih je naštetih v navedeni prilogi ter ki so povezane s konvencijama MARPOL in AFS ter z Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992, Konvencijo o gorivih ter konvencijama iz Nairobija in Hongkonga.

II. Inšpekcijski pregled ladij

1. Periodični inšpekcijski pregledi

Periodične inšpekcijske preglede je treba opraviti v vnaprej določenih časovnih presledkih. Njihova pogostost se določi na podlagi rizičnega profila ladje. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi zelo rizične ladje ne sme biti daljši od 6 mesecev. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi ladij z drugačnim rizičnim profilom se podaljša skladno z zmanjšanjem rizičnosti.

Države članice opravijo periodični inšpekcijski pregled na:

- Kateri koli zelo rizični ladji, ki v preteklih 6 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču Unije ali na območju Pariškega MOU. Zelo rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od petega meseca dalje.
- Kateri koli običajno rizični ladji, ki v preteklih 12 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču Unije ali na območju Pariškega MOU. Običajno rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od desetega meseca dalje.
- Kateri koli malo rizični ladji, ki v preteklih 36 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali na sidrišču Unije ali na območju Pariškega MOU. Malo rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od 24 meseca dalje.

2. Dodatni inšpekcijski pregledi

Ladje, pri katerih so nastopile naslednje zelo pomembne ali nepričakovane okoliščine, so podvržene inšpekcijskemu pregledu ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda. Glede potrebe po dodatnem inšpekcijskem pregledu zaradi nepričakovanih okoliščin odloči inšpektor na podlagi strokovne presoje.

2A. Zelo pomembne okoliščine

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

- ladjah, ki so bile po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Unije ali na območju Pariškega MOU zaradi varnostnih razlogov začasno izključene ali umaknjene iz svojega razreda.
- ladjah, ki so bile predmet poročila ali obvestila druge države članice.
- ladjah, ki jih ni v inšpekcijski bazi podatkov.
- ladjah, ki:
 - so bile udeležene v trčenju, brodolomu ali so nasedle na poti v pristanišče,
 - so bile obtožene domnevne kršitve predpisov o raztovarjanju škodljivih snovi ali odplak ali
 - so nenadzorovano ali nevarno manevrirale, pri čemer niso upoštevale predpisov med plovbo, ki jih je sprejela IMO, ali varnih navigacijskih praks in postopkov, ali
 - predhodno prepovedane ladje (naslednji inšpekcijski pregled po preklicu odločitve o zavrnitvi dostopa) ali
 - so bile vpletene v hud incident, zlasti večji požar na krovu, okvaro motorja in nesreče s smrtnim izidom.

2.B. Nepričakovane okoliščine

Inšpekcijski pregledi se opravijo, ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda, na naslednjih ladjah, pri katerih so nastopile nepričakovane okoliščine. Odločitev o takšnem dodatnem pregledu sprejme pristojni organ na podlagi strokovne presoje.

- Ladje s spričevalom, ki ga je izdala predhodno priznana organizacija, ki ji je bila odobritev odvzeta po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Uniji ali na območju Pariškega MOU.
- Ladje, za katere so piloti ali pristaniški organi ali telesa sporočili, da imajo nepravilnosti, ki lahko škodijo njihovi varni plovbi ali pomenijo grožnjo za okolje v skladu s členom 23 te direktive in ki lahko vključujejo informacije iz sistema za nadzor plovbe o plovbi ladij.
- Ladje, ki niso izpolnile ustreznih zahtev glede obveščanja iz Direktive (EU) 2019/883/ES.
- Ladje, ki so bile predmet poročila ali pritožbe, vključno s pritožbami na kopnem, poveljnika, člana posadke ali katere koli osebe ali organizacije, ki ima upravičen interes za varno obratovanje ladje, delovne in življenjske razmere na ladji ali preprečevanje onesnaževanja, razen če zadevna država članica meni, da sta poročilo ali pritožba očitno neutemeljena.
- Ladje, pri katerih so bile ugotovljene izrazite pomanjkljivosti v okviru Kodeksa ISM (3 mesece po predložitvi pomanjkljivosti).
- Ladje, ki so bile pred več kot tremi meseci že zadržane.
- Ladje, pri katerih so bili javljeni problemi v zvezi s tovorom, zlasti s škodljivim in nevarnim tovorom.
- Ladje, ki so jih upravljali na način, nevaren za osebe, lastnino ali okolje.
- Ladje, za katere zanesljivi viri trdijo, da se njihovi dejanski parametri tveganja razlikujejo od uradno ugotovljenih in da so zato bolj rizične.
- Ladje, za katere je bil dogovorjen načrt ukrepov za odpravo pomanjkljivosti iz člena 19(2a), a inšpektor ni preveril izvajanja tega načrta.

3. Sistem izbire

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

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

- vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih šestih mesecih,
- vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 12 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.

(b) Prvi ali podrobni inšpekcijski pregled, kakor je primerno, se opravi na:

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

(c) V primeru zelo pomembnih okoliščin:

- podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja opravi na vseh zelo rizičnih ladjah in na vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let;
- podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
- razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na vsaki ladji pri prvem inšpekcijskem pregledu po preklicu odločitve o zavrnitvi dostopa.

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

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

- vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih 5 mesecih,
- vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 10 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane, ali
- vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so malo rizične in v zadnjih 24 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.

(b) Prvi ali podrobni inšpekcijski pregled, kakor je primerno, se opravi na:

- vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 10 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane, ali
- vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so malo rizične in v zadnjih 24 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.

(c) V primeru nepričakovanih okoliščin:

- podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja lahko opravi na vseh zelo rizičnih ladjah ali katerih koli potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let;
- podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz plina, tankerjih za prevoz zdravju škodljivih tekočin ali za prevoz kemikalij ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.

ELEMENTI RIZIČNEGA PROFILA LADJE

(iz člena 10(2))

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

niti zelo rizične niti malo rizične ladje

6	Število pomanjkljivosti, ugotovljenih v vseh inšpekcijskih pregledih v zadnjih 36 mesecih	pomanjkljivosti	> 6 v enem od inšpekcijskih pregledov	–	≤ 5 v vsakem posameznem inšpekcijskem pregledu (in vsaj en inšpekcijski pregled, opravljen v zadnjih 36 mesecih)
7	Število zadržanj v zadnjih 36 mesecih	zadržanja	≥ 2 zadržanji	1	brez zadržanj
Okoljski parametri					
8	(črtano)	(črtano)	(črtano)	(črtano)	
9	Število pomanjkljivosti, povezanih s konvencijama MARPOL in AFS ter z Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992, Konvencijo o gorivih, konvencijama iz Nairobija in Hongkonga, ki so bile zabeležene v vsakem inšpekcijskem pregledu v zadnjih 36 mesecih	pomanjkljivosti	> 3 v enem od inšpekcijskih pregledov, pri katerih je eden od njih razlog za zadržanje	1	

HRS (zelo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo merila do skupne vrednosti 5 ali več ponderjev. LRS (malo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo vsa merila parametrov majhnega tveganja.

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

„Priloga IV

SEZNAM SPRIČEVAL IN DOKUMENTOV

(iz člena 13(1))

Del A Seznam spričeval in dokumentov, ki jih je treba preveriti vsaj med inšpekcijskim pregledom iz odstavka 2.2.3, kolikor je to ustrezno:

1. mednarodno izmeritveno spričevalo;
2. poročila o predhodnih pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča;
3. spričevalo o varnosti potniške ladje (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
4. spričevalo o varnosti konstrukcije tovorne ladje (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
5. spričevalo o varnostni opreми tovorne ladje (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
6. spričevalo o zanesljivosti radijske postaje na tovorni ladji (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
7. spričevalo o varnosti tovorne ladje (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
8. spričevalo o oprostitvi (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo I/12);
9. listina o minimalnem številu članov posadke, potrebne za varno plovbo (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/14.2);
10. mednarodno spričevalo o tovorni črti (1966) (Mednarodna konvencija o tovornih črtah 66/88, člen 16.1);
11. mednarodno spričevalo o izvzetju tovornih črt (Mednarodna konvencija o tovornih črtah 66/88, člen 16.2);
12. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaženja z oljem (konvencija MARPOL, Priloga I, pravilo 7.1);
13. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja pri prevozu nepakiranih škodljivih tekočih snovi (konvencija MARPOL, Priloga II, pravilo 9.1);
14. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z odplakami (konvencija MARPOL, Priloga IV, pravilo 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja zraka (konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 6.1);
16. mednarodno potrdilo o energijski učinkovitosti (konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 6);
17. mednarodno potrdilo o ravnanju z balastno vodo (Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, člen 9.1(a) in pravilo E-2);
18. mednarodno spričevalo o sistemu za preprečevanje obraščanja ladij (konvencija AFS iz leta 2001, Priloga 4, pravilo 2);
19. deklaracija AFS (konvencija AFS iz leta 2001, Priloga 4, pravilo 5);
20. mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (ISSC) ali začasno mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (kodeks ISPS, del A/19 in dodatki);

21. spričevala za poveljnike ladij, častnike ali mornarje, izdana v skladu s konvencijo STCW (konvencija SCTW, člen VI, pravilo I/2 in kodeks STCW, oddelek A-I/2);
22. izvod spričevala o skladnosti ali izvod začasnega spričevala o skladnosti, izdanega v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, Kodeks ISM (konvencija SOLAS, pravilo IX/4.2; Kodeks ISM, odstavka 13 in 14);
23. spričevalo o varnem upravljanju ali začasno spričevalo o varnem upravljanju, izdano v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo IX/4.3; Kodeks ISM, odstavka 13 in 14);
24. mednarodno spričevalo o sposobnosti za prevoz kapljivo tekočih plinov ali spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih utekočinjenih plinov, katero koli je ustrezno (kodeks IGC, pravilo 1.5.4, ali kodeks GC, pravilo 1.6);
25. mednarodno spričevalo o primernosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij v razsutem stanju, katero koli je ustrezno (kodeks IBC, pravilo 1.45.4, in kodeks BCH, pravilo 1.6.3); spričevalo o primernosti kodeksa INF (Mednarodni kodeks za varen prevoz jedrskega goriva, ki seva ali žarči, plutonija in ustekleničenih visoko radioaktivnih odpadkov, ki se prevažajo na ladjah) (konvencija SOLAS, pravilo VII/16, in kodeks INF, pravilo 1.3);
26. spričevalo o primernosti iz kodeksa INF (Mednarodni kodeks za varen prevoz jedrskega goriva, ki seva ali žarči, plutonija in ustekleničenih visoko radioaktivnih odpadkov, ki se prevažajo na ladjah) (konvencija SOLAS, pravilo VII/16, in kodeks INF, pravilo 1.3);
27. spričevalo o zavarovanju ali kakršno koli drugo finančno jamstvo v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto 69/92, člen VII.2);
28. spričevalo o zavarovanju ali kakršno koli drugo finančno jamstvo v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Konvencija o gorivih iz leta 2001, člen 7.2);
29. spričevalo o zavarovanju ali drugo finančno jamstvo v zvezi z odgovornostjo za odstranitev razbitin (Mednarodna konvencija iz Nairobija o odstranitvi razbitin, člen 12);
30. spričevalo o varnosti visokohitrostnega plovila in dovoljenje za upravljanje visokohitrostnih plovil (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo X/3.2, ter Kodeks HSC 94/00, pravili 1.8.1 in 1.9);
31. listina o skladnosti s posebnimi zahtevami za ladje, ki prevažajo nevarne snovi (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-2/19.4);
32. dovoljenje za prevažanje sipkega tovora in priročnik za nakladanje sipkega tovora (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo VI/9; mednarodni kodeks za varen prevoz sipkega tovora v razsutem stanju, oddelek 3);
33. izjava o skladnosti v okviru programa ocene stanja (CAS), končno poročilo CAS in zapisnik o pregledu (konvencija MARPOL, Priloga I, pravili 20 in 21; Resolucija MEPC.94(46), kakor je bila spremenjena z resolucijami MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) in MEPC.236(65));
34. redni povzetki evidenc (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo XI-1/5);
35. knjiga o oljih, dela I in II (konvencija MARPOL, Priloga I, pravili 17 in 36);
36. knjiga o tovoru (konvencija MARPOL, Priloga II, pravilo 15);
37. dnevnik o ravnanju z odpadki, dela I in II (konvencija MARPOL, Priloga V, pravilo 10.3); (konvencija MARPOL, Priloga V, pravilo 10);
38. načrt ravnanja z odpadki (konvencija MARPOL, Priloga V, pravilo 10; Resolucija MEPC.220(63));

39. ladijski dnevnik ter evidenca o vrsti in statusu delovanja/mirovanja pomorskih dizelskih motorjev (konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 13.5.3);
40. ladijski dnevnik o menjavi kurilnega olja (konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 14.6);
41. zapisnik o ozonu škodljivih snoveh (konvencija MARPOL, Priloga VI, pravilo 12.6);
42. zapisnik o balastnih vodah (Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, člen 9.1 (b) in pravilo B-2);
43. potrdilo o izvzetju glede vgrajenih sistemov za gašenje požara – prostori za tovor in kakršen koli seznam tovora (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-2/10.7.1.4);
44. manifest ali natovorni načrt za nevarno blago (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravili VII/4 in VII/7–2; konvencija MARPOL, Priloga III, pravilo 54);
45. za tankerje za prevoz nafte zapis o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega prevoza z balastom (konvencija MARPOL, Priloga I, pravilo 31.2);
46. načrt sodelovanja s službami iskanja in reševanja (SAR) za potniške ladje, ki plujejo na rednih progah (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/7.3);
47. za potniške ladje seznam operativnih omejitev (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo V/30.2);
48. pomorske karte in navtične publikacije (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravili V/19.2.1.4 in V/27);
49. evidenca ur počitka in pregled razporeditve dela na krovu (Kodeks STCW, oddelka A-VIII/1.5 in 1.7; Konvencija MOD št. 180, člena 5.7 in 8.1, ter Konvencija o delu v pomorstvu iz leta 2006, standarda A.2.3.10 in A.2.3.12);
50. evidenca o strojnicah brez stalne straže (konvencija SOLAS iz leta 1974, pravilo II-I/46.3);
51. spričevala, ki se zahtevajo v skladu z Direktivo 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve;
52. spričevalo, ki se zahteva v skladu z Uredbo (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznika potnikov po morju v primeru nesreč;
53. Potrdilo o popisu nevarnih materialov ali izjava o skladnosti, kakor se uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta, ter
54. listina o skladnosti, izdana v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES.

„PRILOGA VI

POSTOPKI ZA NADZOR LADIJ

(iz člena 15(1))

Priloga I, „Postopki nadzora, ki se izvajajo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča“, ter naslednja veljavna tehnična navodila in okrožnice, izdani v okviru Pariškega MOU, in njihove najnovejše različice:

tehnična navodila odbora za pomorsko inšpekcijo države pristanišča

- kodeks uveljavljene prakse PSCC41–2008–07
- opredelitve pojmov in okrajšave PSCC53–2020–08

Pariški MOU, splošno

- vrsta inšpekcijskega pregleda PSCC54–2021–03
- zadržanje in sprejeti ukrepi PSCC56/2023/06
- vzorčni obrazci PSCC56/2023/04
- operativni nadzor PSCC52–2019–05
- izvzetja v zvezi z državo zastave PSS43–2010–11
- ustavitev operacije PSCC51/2018/13
- preskus prekinitve energije PSCC49–2016–11
- zavrnitev dostopa (prepoved) PSCC53–2020–06
- konstrukcija ladje za prevoz razsutega tovora/tankerjev za prevoz nafte PSCC50–2017–12
- namestitev v suhi dok PSCC43-2010-06
- dovoljenje za enkratno pot ladje do remontne ladjedelnice zaradi pomanjkljivosti v zvezi z „naključno škodo“ PSCC53–2020–11

Konvencija SOLAS

- Kodeks ISM PSCC56/2023/05
- Kodeks ISPS PSCC54–2021–02
- ECDIS PSCC51–2018–12
- zapisovalnik podatkov o plovbi PSCC43–2010–32
- varnostne liste sestavin PSCC43–2010–09
- GMDSS PSCC43–2010–21
- kavelj za spuščanje rešilnih čolnov PSCC44–2011–16
- stabilnost v poškodovanem stanju za tankerje PSCC45–2012–10
- sistem za prepoznavanje in sledenje ladjam PSCC55–2022–05
- merjenje debeline ESP/CAS PSCC43–2010–28
- merjenje debeline PSCC43–2010–29
- Polarni kodeks PSCC51–2018–11
- Mednarodni kodeks za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem PSCC55–2022–02

konvencija MARPOL

- konvencija MARPOL, Priloga I, OWS PSCC46–2013–18
- konvencija MARPOL, Priloga II, odstranjevanje, PSCC43–2010–39
- konvencija MARPOL, Priloga III, Kodeks IMDG PSCC47–2014–08
- konvencija MARPOL, Priloga IV, odplake PSCC55–2022–07
- konvencija MARPOL, Priloga V, odpadki PSCC52–2019–07
- konvencija MARPOL, Priloga VI, onesnaževanje zraka PSCC56/2023/07
- čiščenje cistern za surovo nafto PSCC43–2010–38
- preiskave MARPOL PSCC44–2011–20

Mednarodna konvencija o tovornih črtah

- Mednarodna konvencija o tovornih črtah PSCC54–2021–06

Konvencija AFS

- sistemi proti obraščanju PSCC47–2014–13

Konvencija o gorivih

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

izdajanje potrdil za pomorščake in člane posadke

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

Konvencija o upravljanju balastnih voda

- Konvencija o upravljanju balastnih voda PSCC51–2018–09

Konvencije ILO

- Konvencija o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 PSCC52–2019–10
- število ur dela ali počitka in delovna sposobnost PSCC53–2020–14“

„PRILOGA VIII

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

(iz člena 16 in člena 21, odstavek 4)

- (2) Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 16(1), pristojni organ pristanišča, v katerem je ladja zadržana tretjič, pisno obvesti poveljnika ladje, da bo izdana odločitev o zavrnitvi dostopa, ki bo začela veljati takoj, ko bo ladja izplula iz pristanišča. Odločitev o zavrnitvi dostopa začne veljati takoj, ko ladja po odpravi pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila zadržana, izpluje iz pristanišča.
- (3) Pristojni organ pošlje izvod odločitve o zavrnitvi dostopa pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevni priznani organizaciji, drugim državam članicam, drugim podpisnicam Pariškega MOU, Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti z informacijami o zavrnitvi dostopa.
- (4) Da bi bila odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena, morata lastnik ali upravljavec ladje nasloviti uradno zahtevo na pristojni organ države članice, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa. Tej zahtevi mora biti priložen dokument pristojnega upravnega organa države zastave, ki ga je po obisku na krovu ladje izdal inšpektor, ki ga je pooblastil upravni organ države zastave, ki dokazuje, da je ladja popolnoma v skladu z veljavnimi določbami konvencij. Upravni organ države zastave pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu. Dokument je lahko v obliki uradne izjave, ki jo mora izdati upravni organ države zastave in ne priznana organizacija.
- (5) Zahtevi o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa mora biti po potrebi prav tako priložen dokument klasifikacijskega zavoda, ki je ladjo klasificiral po obisku inšpektorja klasifikacijskega zavoda na krovu ladje, ki priča o tem, da je ladja v skladu s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta zavod določil. Klasifikacijski zavod pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.
- (6) Odločitev o zavrnitvi dostopa se lahko razveljavi šele po preteku obdobja iz člena 16 te direktive, družba pa mora na organ države pristanišča v državi članici, ki je uvedel prepoved, nasloviti uradno zahtevo ter predložiti dokumente, ki se zahtevajo v skladu z odstavkoma 3 in 4.

- (7) Tako zahtevo, vključno z zahtevanimi dokumenti, je treba državi zavrnitve predložiti vsaj en mesec pred koncem obdobja prepovedi. Neupoštevanje tega roka lahko povzroči zamudo, ki traja do enega meseca po tem, ko je država prepovedi prejela zahtevo.
- (8) Ladji se bodo v informacijskem sistemu pripisale zelo pomembne okoliščine, ob naslednjem pristanku v pristanišču/na sidrišču v regiji pa bo označena kot primerna za inšpekcijski pregled vrste ‚razširjeni inšpekcijski pregled‘.
- (9) Pristojni organ prav tako pisno sporoči svojo odločitev pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevnemu klasifikacijskemu zavodu, drugim državam članicam, drugim podpisnicam Pariškega MOU, Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti s podatki o preklicu zavrnitve dostopa.
- (10) Podatki o ladjah, ki jim je bil zavrnjen dostop do pristanišč v Uniji, morajo biti dostopni v inšpekcijski bazi podatkov in objavljeni v skladu z določbami člena 26 in Priloge XIII.“

„PRILOGA XII

FUNKCIJE INŠPEKCIJSKE BAZE PODATKOV

(iz člena 24.1)

- (1) Inšpekcijska baza podatkov ima najmanj naslednje funkcije:
- vsebuje inšpekcijske podatke držav članic in vseh držav, podpisnic Pariškega MOU,
 - zagotavlja podatke o rizičnem profilu ladje in o ladjah, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled,
 - izračunava obveznosti posameznih držav članic glede inšpekcijskih pregledov,
 - zagotavlja seznam držav zastave z nadpovprečno, povprečno in podpovprečno uspešnostjo iz člena 16(1),
 - zagotavlja podatke o uspešnosti družb,
 - določa elemente nevarnih delov, ki jih je treba preveriti ob vsakem pregledu.
- (2) Inšpekcijska baza podatkov mora biti takšna, da jo bo mogoče prilagoditi razvoju v prihodnosti in povezati z drugimi podatkovnimi bazami Unije, ki se nanašajo na pomorsko varnost, med drugim tudi SafeSeaNet, ki bo zagotavljala podatke o dejanskem številu postankov v pristaniščih držav članic, ter po potrebi z ustreznimi nacionalnimi informacijskimi sistemi.
- (3) Med inšpekcijsko bazo podatkov in informacijskim sistemom Equasis bo vzpostavljena hiperpovezava. Države članice spodbujajo inšpektorje, naj uporabljajo javne in zasebne baze podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij, ki so dostopne prek informacijskega sistema Equasis.“