

Изменение 41

Карима Дели

от името на комисията по транспорт и туризъм

Доклад

A9-0419/2023

Вера Такс

Изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Предложение за директива

–

ИЗМЕНЕНИЯ, ВНЕСЕНИ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ*

към предложението на Комисията

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2024/...

НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

* Изменения: нов или изменен текст се обозначава с получер курсив; заличаванията се посочват със символа █ .

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
след консултация с Комитета на регионите **■** ,
в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С , , стр. .

² Позиция на Европейския парламент от ...[(ОВ ...)/(все още непубликувана в Официален вестник)] и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³ се определят правила относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на изискванията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, с цел да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море , за опазване на морската среда **и за условията на живот и работа на борда на корабите под всички знамена**.
- (2) Директива 2009/16/ЕО се основава на вече съществуващата доброволна **договореност** в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР), подписан на 26 януари 1982 г., и на понятията за споделена тежест на проверките, основан на риска целеви подбор на корабите за проверка, хармонизирани проверки и споделяне на резултатите от проверките.
- (3) След влизането в сила на Директива 2009/16/ЕО настъпиха промени в международната регулаторна среда, по-специално в Парижкия МР и Международната морска организация (ИМО), и в технологичното развитие. Тези промени, както и опитът, натрупан при изпълнението на Директива 2009/16/ЕО, следва да бъдат взети предвид.

³ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

- (4) От 2011 г. насам влязоха в сила редица международни конвенции, които бяха ратифицирани от държавите членки. Това са Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията за баластните води), приета на 13 февруари 2004 г., и Международната конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество (Конвенцията от Найроби), приета на 18 май 2007 г. Поради това те следва да бъдат включени в списъка на ■ конвенциите, обхванати от Директива 2009/16/ЕО, за да могат да бъдат прилагани *като част* от системата за държавен пристанищен контрол.
- (5) За да се даде възможност за *актуализирана* и хармонизирана система за държавен пристанищен контрол, е необходимо да има по-бърз начин за актуализиране на списъка на международните конвенции, прилагани от държавния пристанищен контрол, без да е необходимо *изменение* на цялата Директива 2009/16/ЕО. Поради това след влизането в сила на дадена международна конвенция – което означава, че тя е достигнала договореното равнище на ратификация – и след приемането ѝ от членовете на Парижкия МР като съответен инструмент, списъкът на конвенциите в Директива 2009/16/ЕО следва да бъде актуализиран от Комисията.
- (6) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби, приета на 15 май 2009 г., ще влезе в сила на 26 юни 2025 г. В Директива 2009/16/ЕО следва да се предвиди нейното прилагане.

- (7) *Международните споразумения и конвенции в областта на рибарството, като Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагане на разпоредбите на Протокола от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби от 1977 г. (Споразумението от Кейптаун), Конвенция № 188 на Международната организация на труда от 2007 г. относно условията на труд в сектора на риболова и Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на персонала на риболовните кораби от 1995 г. (STCW-F), могат да подобрят безопасността на риболовните кораби и условията на труд и живот на рибарите на борда и да създадат по-равнопоставени международни условия на конкуренция в този сектор.*
- (8) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в ЕС извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина 24 метра *и повече съгласно определението за дължина в Споразумението от Кейптаун*, които са също така риболовните кораби **■**, които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции, е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостират в пристанища, *различни* от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на **държавен пристанищен контрол**. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големи риболовни кораби, се различават от тези, *които* понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегнат нежелани *странични ефекти* върху настоящата система за държавен пристанищен контрол, се предлага успоредно прилагане на система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби. **■**

- (9) Поради моделите на извършване на риболов обаче не всички държави членки **█** са посещавани от тези по-големи риболовни кораби. Поради това се предлага доброволна система за държавите членки **█**, желаещи да извършват тези проверки, която да бъде *паралелна* на настоящия режим за държавен пристанищен контрол **и** отделна от него, за да се даде възможност за гъвкавост и за разработване на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно тази система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина **█** 24 метра **и повече** може да бъде разработена систематично от държавите членки, членовете на Парижкия МР и Комисията, *без тези кораби да бъдат включвани в действащата договореност в рамките на Парижкия МР, за да се засили сътрудничеството в областта на държавния пристанищен контрол в пристанищата на Съюза, които приемат такива кораби, и да се повиши безопасността в риболовната промишленост, включително здравето и безопасността на рибарите на борда. За тази цел следва да се разработи отделен модул за съществуващата база данни за проверките. Тази доброволна система би могла да помогне на държавите членки в контекста на процедурата по ратификация на Споразумението от Кейптаун да се подготвят за влизането му в сила, както са оправомощени с Решение 2014/195/ЕС на Съвета⁴, за да се установят възможно най-високите стандарти за безопасност на по-големите риболовни кораби. █*

⁴ Решение на Съвета от 17 февруари 2014 г. за оправомощаване на държавите членки да подпишат, ратифицират или се присъединят към Споразумението от Кейптаун от 2012 г. за прилагането на разпоредбите на Протокола от Торемолинос от 1993 г. във връзка с Международната конвенция от Торемолинос за безопасността на риболовните кораби, 1977 г. (ОВ L 106, 9.4.2014 г., стр. 4).

- (10) Механизмът за справедливо разпределение осигурява разпределение на тежестта на проверките между членовете на Парижкия МР. За всеки член е определен даден брой проверки, които да се извършват всяка година, което представлява неговото задължение за проверки или за „справедлив дял“. Дали корабите отговарят на условията за проверка се определя основно от продължителността на периода ■ след последната проверка **и във връзка с рисковия профил на кораба (РПК), от който зависят интервалът между проверките и техният обхват**. Корабите с приоритет II могат да бъдат обект на проверка, докато корабите с приоритет I **трябва** да бъдат обект на проверка.
- (11) На държавите членки се разрешава **да не извършат** определен брой „приоритетни“ проверки и въпреки това да се считат за изпълнили задължението си за проверки. За някои държави членки обаче броят на акостиранията на кораби, които действително се извършват през дадена година, може да надвишава или да бъде по-малък от определеното задължение за проверка. Беше установено, че алтернативният метод за изпълнение на задължението за справедлив дял за тези държави членки (прекомерно натоварени или недостатъчно натоварени) не е гъвкав, поради което е необходимо съответните разпоредби да бъдат приведени в съответствие с преразгледаните разпоредби на Парижкия МР.

- (12) Държавите членки имат право също така да отложат проверките на кораби при определени обстоятелства, при условие че корабът бъде проверен в следващото пристанище, в което ще акостира, или в срок от 15 дни, като тази възможност е изменена така, че от нея да могат да се възползват всички държави членки. От някои категории кораби, за които се счита, че представляват по-висок риск и които следователно отговарят на условията за разширена проверка, се изисква да уведомят за очакваното време на пристигане в дадено пристанище 72 часа преди пристигането си. След няколко години обаче се стигна до заключението, че това задължение е твърде тежко за операторите и няма добавена стойност, тъй като националните органи вече по-лесно получават необходимата информация от базата данни THETIS. Въз основа на това Парижкият МР премахна това задължение за уведомяване преди пристигането **и** Директива 2009/16/ЕО следва да бъде приведена в съответствие с него.
- (13) *При нормални обстоятелства проверките на кораби с приоритет II не са задължителни, макар че кораби с приоритет II могат да бъдат обект на проверка. Въпреки това за държавите членки, в които броят на акостиранията на кораби, отговарящи на условията за проверка, не е достатъчен, за да изпълнят своите годишни задължения, тези кораби с приоритет II трябва да бъдат обект на проверка, за да могат държавите членки да изпълнят годишните си задължения за проверки. Тъй като за въпросните държави тези проверки стават на практика задължителни, може да е необходима по-голяма гъвкавост за проверките на кораби с приоритет II специално за тези държави. Поради това посочените по-горе държави може да се възползват от отлагане и обосновка.*

- (14) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на [] Съюза, включително морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите — членки на Съюза, както и в пристанищата, разположени на географската територия на Европа или в държави извън Европа — на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на [] Съюза, се подобри []. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за правоприлагане на законодателството в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сярна или безопасното и екологично разглобяване на кораби за скрап. *В това отношение Съюзът, в съответствие с ангажиментите си, свързани със защитата на морската среда, следва да продължи да упражнява* водещата си роля в един сектор [], регулиран както на европейско, така и на международно равнище []. Рисковият профил на кораба, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към корабите с най-слаби екологични показатели. []
- (15) Въз основа на това рисковият профил на корабите следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичната проблематика, като се отдава по-голямо значение на показателите, свързани с околната среда [] .
- (16) *След като* ИМО приключи преразглеждането на своя показател за въглероден интензитет (СИ), Комисията следва *да оцени неговата пригодност като* параметър на околната среда, използван за определяне на рисковия профил на корабите съгласно Директива 2009/16/ЕО, *и да обмисли законодателно предложение, ако е целесъобразно.*

- (17) *През 2019 г. Парижкият МР прие нова методика, с която се установяват списъци с високи, средни и ниски показатели като алтернатива на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето. Специално внимание следва да се обърне на регламента за изпълнение, посочен в член 10 относно рисковия профил на корабите, с който се установява категоризацията на държавите на знамето. Тази методика следва да бъде приложена в Директива 2009/16/ЕО, за да се гарантира нейната справедливост, по-специално по отношение на начина, по който в нея се третира държавите на знамето с малък флот.*
- (18) *Тъй като служителите на държавния пристанищен контрол се нуждаят от време, за да подготвят и извършват проверките, е важно да се осигури наличието на достатъчно време. Това е от особено значение в случая на разширени проверки и при проверките на ро-ро пътнически кораби по редовни линии, при които може да се вземе под внимание експлоатацията на плавателния съд.*
- (19) *Поради обхвата на разширените проверки те следва да се извършват от най-малко двама инспектори по държавен пристанищен контрол. Когато това не е възможно по обективни причини, като например особеностите на пристанището (ограничен персонал, проблеми с достъпността), тъй като уведомлението за пристигане е било твърде кратко или разширената проверка става необходима поради неочаквани или първостепенни фактори, тези причини следва да бъдат надлежно документирани.*

- (20) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, като има за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени **проверки, насочени към корабите.** ■
- (21) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки — или от правото на Съюза, или от ИМО — **като доказателство за тясната взаимовръзка между съображенията, свързани със здравето, безопасността, сигурността и социалните въпроси.** Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите на държавния пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато. **Това ще даде възможност компетентните органи на пристанищните държави да проверяват съответствието с приложимите международни конвенции относно морската безопасност и сигурност, относно защитата на морската среда и относно условията на живот и труд на борда на корабите, акостиращи в техните пристанища. При извършването на такива дейности по мониторинг пристанището не следва да се намесва в компетентността на държавата на знамето, както е посочено в Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁵.** ■

⁵ Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. (ОВ L 329, 10.12.2013 г., стр. 1).

- (22) В съответствие с Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶ от администрациите на държавите на знамето на държавите членки се изисква да разполагат със система за управление на качеството, за да се помогне на държавите членки да подобрят още повече работата си като държави на знамето и да се осигурят еднакви условия на конкуренция между администрациите. Подобно изискване за дейностите по държавен пристанищен контрол следва да позволи на държавите членки да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигане на целите им **■**. *За да се гарантира, че държавите членки разполагат с достатъчно време, за да изпълнят това изискване, сертифицирането на такава система за управление на качеството следва да бъде приведено в съответствие с обичайния интервал на одит за системата, която вече съществува съгласно Директива 2009/21/ЕО.*

⁶ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

(23) С цел да се позволи *актуално* прилагане на разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО, така че да се осигури възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си съгласно международното право в съответствие с посочената директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз *във връзка с* актуализирането на конвенциите, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, и с изменението на списъка с процедури и насоки, свързани с държавния пристанищен контрол, приет с Парижкия *МР*. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁷ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

⁷ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI:
http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(24) За да се гарантират еднакви условия за прилагане на разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО относно списъка на конвенциите, попадащи в нейния обхват, на условията за прилагане на приложение VII относно разширената проверка на корабите, единния набор от насоки и процедури за безопасност и сигурност, както и изискванията за електронни свидетелства, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁸.

■

(25) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, Комисията следва да направи оценка на изпълнението на посочената директива не по-късно от ... [5 години след датата на *транспониране* на настоящата директива за изменение] и да докладва за това на Европейския парламент и на Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка. *Следващата оценка следва да се извърши пет години след първата.*

⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (26) Доколкото целите на настоящата директива **■** не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради международния характер на морския транспорт, а поради мрежовите ефекти от съвместните действия на държавите членки могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (27) *Ако не е извършена проверка поради извънредни и непредвидени обстоятелства, които правят невъзможно извършването на проверка, като природни бедствия, пандемии или извънредни ситуации в областта на общественото здраве или терористични нападения, тя не следва да се счита за пропусната проверка. Тези обстоятелства следва да бъдат надлежно обосновани и докладвани на Комисията.*

(28) С оглед да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, правилото de minimis следва да им позволява дерогация от разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО, което означава, че тези държави членки, докато отговарят на определени критерии, не следва да бъдат задължени да транспонират Директива 2009/16/ЕО.

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

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

- 1) В член 2 първа алинея се изменя, както следва:
 - а) *точка 1 се изменя, както следва:*
 - i) букви в) и г) се заменят със следното:*
 - „в) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протоколът към нея от 1978 г. (Marpol 73/78);*
 - г) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (STCW);“*
 - ii) добавят се следните букви **■** :
 - „л) Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията за баластните води);*
 - м) Международната конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество (Конвенцията от Найроби);*
 - н) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби от 2009 г. (Хонконгската конвенция **■**).“;*

- б) точка 3 се заличава;
- в) *точка 8 се заменя със следното:*

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

г) *вмъква се следната точка:*

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

д) *точки 11, 12 и 13 се заменят със следното:*

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

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

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

е) *точка 19 се заменя със следното:*

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

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. При извършване на проверка на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по дадена конвенция, държавите членки гарантират, че този кораб и неговият екипаж не са третирани по по-благоприятен начин в сравнение с кораб, плаващ под знамето на държава — страна по въпросната конвенция. Такъв кораб се подлага на по-задълбочена проверка съгласно процедурите, установени с Парижкия МР. Въпреки това кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г. и Конвенцията от Найроби, не подлежи автоматично на задълбочена проверка, ако корабът притежава изискваното свидетелство от държава, която е страна по тези конвенции, и инспекторът, извършващ проверката, прецени, че не е необходима задълбочена проверка. Това решение и мотивите за него се записват в базата данни за проверките.

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

б) вмъква се следният параграф **■** :

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

3) В член 5 се вмъква следният параграф █ :

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

4) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Условия на спазване на задължението за проверки

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

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

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

5) В член 7 заглавието и параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„Член 7

Условия, позволяващи балансиране на дяловете на проверки в Съюза

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

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

б) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, **2 и 3** се заменят със следното:

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

а) ако проверката може да бъде извършена **при следващо** акостиране на кораба в същата държава членка, при условие че корабът не акостира междувременно в друго пристанище в Съюза или в регион на Парижкия МР, **с изключение на пристанища на държавата на знамето на кораба**, и че отлагането на проверката не надвишава 15 дни **от действителния час на отплаване**;

- б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок *от действителния час на отплаване* в друго пристанище на акостиране в *Съюза* или в регион на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостиране, се е съгласила предварително да извърши проверката; *или*
- в) *ако проверката на кораб, включително ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовна линия, може да бъде извършена в същото пристанище на акостиране в рамките на 15-дневен срок от действителния час на отплаване.*

Тези отложени проверки не се вземат предвид при оценката на спазването от страна на държавата членка на задължението за проверки, посочено в членове 6 и 7, ако са регистрирани като такива в базата данни за проверките.

2. Когато проверка на кораби с приоритет I или приоритет II не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за пропусната, при условие че причината за неизвършването ѝ е регистрирана в базата данни за проверките и е настъпило някое от следните изключителни обстоятелства:
- а) според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда;
 - б) корабът акостира единствено през нощта, както е определено в член 2, първа алинея, точка 10. В този случай държавата членка предприема мерките, необходими за това корабите, които редовно акостират през нощта, да се проверяват по целесъобразност; *или*
 - в) *времетраенето на акостирането на кораба е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен.*

3. *В случай че не е била извършена проверка на кораб на място за заставане на котва, тази проверка не се счита за пропусната, ако:*

а) корабът бъде проверен в срок от 15 дни в друго пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР в съответствие с приложение I; или

б) акостирането на кораба е само през нощта или времетраенето му е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен, и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките; или

в) ако според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, на пристанището или морската среда, и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките.“;

б) добавя се следният параграф:

„4. Ако проверката не е извършена поради извънредни и непредвидени обстоятелства, тя не се счита за пропусната проверка и причината за неизвършването ѝ се регистрира в базата данни за проверките. Тези обстоятелства се обосновават надлежно и се докладват на Комисията.“;

I

7) Член 9 се заличава;

8) В член 10 параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

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

а) Общи параметри

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

б) Параметри, свързани с историята на кораба

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

в) Параметри на околната среда

Параметрите на околната среда се основават на броя неизправности, свързани с конвенциите MARPOL 73/78, AFS от 2001 г., Конвенцията за баластните води, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г., **Конвенцията** от Найроби **и** Хонконгската конвенция **■** в съответствие с приложение I, част I.3 и приложение II. **■**

3. ***На Комисията се предоставят изпълнителни правомощия за прилагане на методика за разглеждане на общи параметри на риска във връзка по-специално с критериите за държавата на знамето и критериите за показателите на дружеството, която беше приета от Парижкия МР през 2019 г. и с която се установяват списъци с високи, средни и ниски показатели. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“;***

9) **Член 13 се изменя, както следва:**

а) в параграф 1 буква в) се заменя със следното:

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

б) параграф 2 се заличава;

10) **Член 14 се изменя, както следва:**

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

- кораби с високорисков профил,**
- пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, танкери за вредни течни вещества (ВТВ), химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години,**

- *кораби с високорисков профил или пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, танкери за ВТВ химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори,*
 - *кораби, предмет на проверка след издадена заповед за отказ на достъп в съответствие с член 16 и член 21, параграф 4. “;*
- б) *параграф 3 се заличава;*
- в) *параграф 4 се заменя със следното:*

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

11) **■** Член 14а се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

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

б) вмъква се следният параграф:

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

12) Член 16 се изменя, както следва:

а) параграфи 1 – 4 се заменят със следното:

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

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

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

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

- 2. *Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичане на тримесечен срок, считано от датата на издаване на заповедта, и ако са изпълнени условията, изброени в точки 3 – 6 от приложение VIII.***

3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва **в държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР**, води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в Съюза. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта и единствено ако:
- а) **корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада нито в списъка с ниски показатели, нито в списъка със средни показатели съгласно параграф 1;**
 - б) задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета*;

- в) корабът е управляван от компания с високи показатели, съгласно приложение I, част I.1; и
- г) са спазени условията, изброени в точки 3 – 6 от приложение VIII.

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

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

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

- б) вмъкват се следните **параграфи**:

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

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

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

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

I

13) В член 17 първата алинея се заменя със следното:

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

14) *В член 20 параграф 1 се заменя със следното:*

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

15) **■** Член 21 *се изменя, както следва:*

а) параграф 4 се заменя със следното:

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

а) без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на всяка държава членка в пристанището на проверката; или

- б) които не се съобразяват с приложимите изисквания на конвенциите, като не акостират в посочената кораборемонтна работилница.

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

- б) в параграф 5 втора алинея се заменя със следното:

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

в) параграф 6 се заменя със следното:

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

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

„7. В сътрудничество с държавите членки *и Парижкия МР* и въз основа на *експертните знания и опита, придобити на равнището на държавите членки в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията* ▯ разработва програма за професионално ▯ обучение *в подкрепа на обучението и оценяването от държавите членки на професионалните умения на инспекторите по държавен пристанищен контрол, за да допълни политиката на Парижкия МР по отношение на обученията и с оглед на хармонизирането на практиките* ▯ на държавния пристанищен контрол. ▯

В сътрудничество с държавите членки *и Парижкия МР* Комисията непрекъснато определя и представя нови потребности от обучение *като принос* към изменението на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за обучение на инспекторите, по-специално по отношение на новите *предизвикателствата пред морската безопасност, свързани с околната среда, социални и трудови аспекти, новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти.*“; ▯

17) В член 23 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

- „1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в държава членка, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения, които могат да се отразят неблагоприятно на **безопасността, включително на безопасното плаване на кораба** или на безопасността на моряците на борда, или да представляват заплаха за морската среда.
2. Когато пристанищните власти или органи, при изпълнението на обичайните си задължения, научат, че на даден кораб, намиращ се в тяхното пристанище, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на **безопасността, включително на безопасното плаване на кораба** или на **безопасността на** моряците на борда, или **които могат да представляват** заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.“;

18) В член 24 параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

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

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

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

19) Въмква се следният член █ :

„Член 24а

Електронни свидетелства

Комисията, в тясно сътрудничество с държавите членки, приема актове за изпълнение за определяне на функционалните и техническите спецификации за инструмент за валидиране █ за *задължителните* електронни свидетелства █ . Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“; █

█

20) Член 25 се заменя със следното:

„Член 25

Обмен на информация и сътрудничество

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

- a) информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива, с Директива 2002/59/ЕО и с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета*, както и, ако е уместно, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004;

- б) информация относно кораби, които са се отправили към открито море, без да са спазили член 7 от Директива (ЕС) 2019/883;
- в) информация относно кораби, на които е отказано влизане или са отстранени от пристанище от съображения за сигурност;
- г) информация за явни нередности в съответствие с член 23.

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

21) Член 30 се заменя със следното:

„Член 30

Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите членки

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

Всяка държава членка разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството за свързаните с държавата на пристанището оперативни аспекти от дейностите на своята администрация, **пряко участваща в проверките. Тази** система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти за качество **в срок от ... [пет години след датата на транспониране, посочена в член 2 от настоящата директива за изменение].“;**

22) Член 30а се заменя със следното:

„Член 30а

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 30б, да изменя член 2, точка 1 по отношение на списъка на конвенциите, посочени в нея, след като такива конвенции са приети като съответен инструмент от Парижкия МР, и да изменя приложение VI с цел добавяне и/или актуализиране на съдържащия се в това приложение списък на процедурите, **насоките, инструкциите и циркулярните известия**, свързани с държавния пристанищен контрол, приети с Парижкия МР.“;

I

23) *Вмъква се следният член:*

„Член 31а

Изменения на конвенциите

Измененията на конвенциите, изброени в член 2, точка 1 от настоящата директива, се прилагат, без да се засяга процедурата за установяване на съответствие, предвидена в член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.“;

24) Член 33 се заменя със следното:

„Член 33

Правила за изпълнение

При определяне на правилата за изпълнение, посочени в член 10, параграф 3, член 14, параграф 4, член 15, параграф 3, член 18а, параграф 7, член 23, параграф 5, член 24а, параграф 1 и член 27, в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграф 2, Комисията следи специално тези правила да отчитат експертните познания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Съюза и използващи експертния опит на Парижкия МР.“;

25) Член 35 се заменя със следното:

„Член 35

Доклад относно изпълнението

В срок до ... [пет години от датата на **транспониране** на настоящата директива за изменение] Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно изпълнението и спазването на настоящата директива. Въз основа на този доклад Комисията определя дали е необходимо да представи законодателно предложение за изменение на настоящата директива или за допълнителни правни актове в тази област. **Следващата оценка се извършва пет години след първата.**

След като ИМО приключи преразглеждането на своя показател за въглероден интензитет (СИ), Комисията **оценява неговата пригодност като параметър** на околната среда, използван за определяне на рисковия профил на корабите съгласно настоящата директива, **и обмисля законодателно предложение, ако е целесъобразно.**“;

- 26) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящата директива;
- 27) Приложение II се заменя с текста в приложение II към настоящата директива;
- 28) Приложение III се заличава;
- 29) Приложение IV се заменя с текста на приложение III към настоящата директива;
- 30) Приложение V се заменя с текста в приложение IV към настоящата директива;
- 31) Приложение VIII се заменя с текста в приложение V към настоящата директива;
- 32) *Приложение XII се заменя с текста в приложение VI към настоящата директива.*

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват до ... [**30 месеца** след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават текста на тези разпоредби на Комисията.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. *Държавите членки, които нямат морски пристанища и които могат да удостоверят, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища, за период от три предходни години, по-малко от 5 % са кораби, обхванати от настоящата директива, може да се ползват с дерогация от транспонирането на настоящата директива.*

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4
Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„I. Рисков профил на корабите

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

1. Общи параметри

а) Вид на кораба

За пътнически кораби, нефтени танкери, химикаловози, газовози, **танкери за ВТВ** и кораби за насипни товари, се счита, че представляват повишен риск.

б) Възраст на кораба

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

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

█

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

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

2. Параметри, свързани с историята на кораба

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

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

- повишен риск,

- стандартен риск,
- понижен риск.

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

3. Параметри на околната среда

■

Счита се, че корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали **повече** на брой неизправности, свързани с конвенциите MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво, Конвенцията **от Найроби** и Хонконгската конвенция, посочени в приложение II, представляват **повишен** риск. ■

II. Проверки на корабите

1. Периодични проверки

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

Държавите членки извършват периодична проверка на:

- Всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Съюза или в региона на Парижкия МР, през последните шест месеца. Корабите с повишен риск започват да отговарят на условията за проверка от петия месец.*

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

2. Допълнителни проверки

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

2А. Първостепенни фактори

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

- Корабите, които са били спрени или извадени от техния клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в Съюза или в региона на Парижкия МР.**
- Корабите, които са били предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава членка.**
- Корабите, които не могат да бъдат открити в базата данни за проверките.**
- Корабите, които:**
 - са участвали в сблъскване, засядане на плитчина или засядане на брега по пътя към пристанището;**
 - са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадни води,**

- са извършвали хаотични или небезопасни маневри, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ИМО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване,
- са били забранени преди това (следваща проверка след отмяна на заповедта за отказ на достъп) или
- са участвали в сериозен инцидент, по-специално голям пожар на борда, повреда на двигателя и произшествия с фатален изход.

2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат следните непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган:

- *Корабите, притежаващи свидетелства, издадени от призната преди това организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в Съюза или в региона на Парижкия МР.*

- *Корабите, за които е било съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на корабите или да представляват заплаха за околната среда съгласно член 23 от настоящата директива. Тези съобщения могат да включват информация от службите по морския трафик относно плаването на корабите.*
- *Корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления, посочени в Директива (ЕС) 2019/883.*
- *Корабите, които са били предмет на доклад или жалба, включително подадена на сушата жалба, от капитана, член на екипажа или друго лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и работа на борда или предпазването от замърсяване, освен ако засегнатата държава членка не смята доклада или жалбата като явно неоснователни.*

- *Корабите, за които е било съобщено, че притежават все още неотстранена неизправност съгласно Кодекса ISM (три месеца след установяването на неизправността).*
- *Корабите, които вече са били задържани преди повече от три месеца.*
- *Корабите, за които е било съобщено за наличие на проблеми по отношение на техния товар, по-специално вредни и опасни товари.*
- *Корабите, които са били в експлоатация по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда.*
- *Корабите, за които се знае от сигурен източник, че техните параметри на риск се различават от записаните, и чието ниво на риск следователно е повишено.*
- *Корабите, за които е одобрен план за действие за отстраняване на нередностите, както е посочено в член 19, параграф 2а, но чието изпълнение не е проверено от инспектор.*

3. Схема за подбор

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

а) Разширена проверка се извършва на:

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

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

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

в) В случай на първостепенен фактор:

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

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

а) Разширена проверка се извършва на:

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

- б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:**
- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или**
 - всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.**
- в) В случай на непредвиден фактор:**
- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,**
 - по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, танкер за ВТВ, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.“**

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„СТРУКТУРА НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ НА КОРАБИТЕ

(посочена в член 10, параграф 2)

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

5	Дружество	Показатели	Високи	–	–	Високи	
			Средни	–	–		–
			Ниски	Ниски	2		–
			Много ниски	Много ниски			–
Параметри, свързани с историята на кораба							
6	Брой регистрирани неизправности при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 6 при една от проверките	–		≤ 5 при всяка отделна проверка (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)	
7	Брой задържания през предходните 36 месеца	Задържания	≥ 2 задържания	1		Няма задържания	
Параметри на околната среда							
█							
9	Брой неизправности, свързани с конвенциите MARPOL 73/78, AFS от 2001 г., BWM, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво от 2001 г., Конвенцията <i>от Найроби</i> и Хонконгската конвенция, регистрирани при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	> 2 при една от проверките	1			

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСЪК НА СВИДЕТЕЛСТВА И ДОКУМЕНТИ

(посочена в член 13, параграф 1)

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

1. Международно свидетелство за тонаж;
2. Доклади за предишни инспекции на държавния пристанищен контрол;
3. Свидетелство за безопасност на пътнически кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
4. Свидетелство за безопасност на конструкцията на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
5. Свидетелство за безопасност на оборудването на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
6. Свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);

7. Свидетелство за безопасност на товарен кораб (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
8. Свидетелство за освобождаване (правило I/12 от SOLAS 1974 г.);
9. Документ за минималното безопасно комплектоване с екипаж (правило V/14.2 от SOLAS 1974 г.);
10. Международно свидетелство за товарните водолинии (1966 г.) (член 16.1 от LLC 66/88);
11. Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии (член 16.2 от LLC 66/88);
12. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт (анекс I към MARPOL, правило 7.1);
13. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние (NLS) (анекс II към MARPOL, правило 9.1);
14. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с канални нечистотии (ISPPC) (анекс IV към MARPOL, правило 5.1, МЕРС.1/Circ.408);
15. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на въздуха (IAPPC) (анекс VI към MARPOL, правило 6.1);

16. Международен сертификат за енергийна ефективност (анекс VI към MARPOL, правило 6);
17. Международен сертификат за управление на баластните води (IBWMC) (член 9.1, буква а) от BWMC и разпоредба E-2);
18. Международен сертификат за противообрастващи системи (сертификат IAFS) (приложение 4 към AFS от 2001 г., правило 2);
19. Декларация относно AFS (приложение 4 към AFS от 2001 г., правило 5);
20. Международно свидетелство за сигурност на кораба (ISSC) или временно международно свидетелство за сигурност на кораба (част A/19 от Кодекса ISPS и допълнения);
21. Свидетелства за капитани, лица от командния състав или лица от редовия състав, издадени в съответствие с Конвенцията STCW (член VI, правило I/2 и раздел A-I/2 от Кодекса STCW);

22. Копие от документа за съответствие или копие от временния документ за съответствие, издаден в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (DoC) (Кодекса ISM) (правило IX/4.2 от SOLAS, параграфи 13 и 14 от Кодекса ISM);
23. Свидетелство за управление на безопасността или временно свидетелство за управление на безопасността, издадено в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (SMC) (правило IX/4.3 от SOLAS 1974 г, параграфи 13 и 14 от Кодекса ISM);
24. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние или свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние, в зависимост от случая (правило 1.5.4 от Кодекса IGC или правило 1.6 от Кодекса GC);
25. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние или свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние, в зависимост от случая (правило 1.45.4 от Кодекса IBC и правило 1.6.3 от Кодекса BCH); 26 INF (Международен кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци на борда на кораби) Свидетелство за годност (правило VII/16 от SOLAS и правило 1.3 от Кодекса INF);

26. INF (Международен кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци на борда на кораби) Свидетелство за годност (правило VII/16 от SOLAS и правило 1.3 от Кодекса INF);
27. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (CLC 69/92, член VII.2);
28. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с бункерно гориво (BUNKERS 2001 г., член 7.2);
29. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване по отношение на отговорността за отстраняване на потънало имущество (Отстраняване на потънало имущество, член 12);
30. Свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове и разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове (правило X/3.2 от SOLAS 1974 г. и правила 1.8.1 и 1.9 от Кодекса HSC 94/00);
31. Документ за съответствие със специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товари (правило II-2/19.4 от SOLAS 1974 г.);

32. Документ за разрешително за превоз на зърно и ръководство за товарене на зърно (правило VI/9 от SOLAS 1974 г.; Международен кодекс за безопасен превоз на насипно зърно, раздел 3);
33. Декларация за съответствие на схемата за оценяване на състоянието (CAS), окончателен доклад и протокол за преглед по CAS (анекс I към MARPOL 73/78, правила 20 и 21; резолюция МЕРС.94 (46), изменена с резолюции МЕРС.99 (48), МЕРС.112 (50), МЕРС.131 (53), МЕРС.155 (55) и МЕРС.236 (65));
34. Документ за непрекъснат запис на историята на кораба (правило XI-1/5 от SOLAS 1974 г.);
35. Регистър на течните горива, части I и II (анекс I към MARPOL 73/78, правила 17 и 36);
36. Регистър на товара (анекс II към MARPOL, правило 15);
37. Дневник за отпадъци, части I и II (анекс V към MARPOL 73/78, правило 10.3); (анекс V към MARPOL 73/78, правило 10);

38. План за управление на твърдите отпадъци (анекс V към MARPOL 73/78, правило 10; резолюция МЕРС.220 (63));
39. Корабен дневник и записи за нивото и статуса „включен/изключен“ на корабните дизелови двигатели (анекс VI към MARPOL 73/78, правило 13.5.3);
40. Корабен дневник за смяна на вида на горивото (анекс VI към MARPOL 73/78, правило 14.6);
41. Регистър на озоноразрушаващите вещества (анекс VI към MARPOL 73/78, правило 12.6);
42. Регистър на баластните води (BWRB) (член 9.1, буква б) от BWMC и правило Б-2);
43. Стационарни системи за гасене на пожари с газ – Удостоверение за освобождаване на товарни отделения и списък на товарите (правило II-2/10.7.1.4 от SOLAS 1974 г.);
44. Манифест за опасни товари или план за складиране (правила VII/4 и VII/7-2 от SOLAS 1974 г.; анекс III към MARPOL 73/78, правило 54);
45. За нефтени танкери – записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход под баласт (анекс I към MARPOL 73/78, правило 31.2);

46. План за сътрудничество при търсене и спасяване за пътнически кораби, плаващи по фиксирани маршрути (правило V/7.3 от SOLAS 1974 г.);
47. За пътнически кораби – списък на експлоатационните ограничения (правило V/30.2 от SOLAS 1974 г.);
48. Морски карти и морски публикации (правила V/19.2.1.4 и V/27 от SOLAS 1974 г.);
49. Записи на почивните часове и таблица на работното време на борда (раздели А-VIII/1.5 и 1.7 от Кодекса STCW, член 5.7, член 8.1 от Конвенция 180 на МОТ и стандарти А.2.3.10 и А.2.3.12 от Морската трудова конвенция, 2006 г.);
50. Сведения за машинни помещения с безвахтено обслужване (правило II-I/46.3 от SOLAS 1974 г.);
51. Удостоверения, които се изискват съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски икове;
52. Удостоверение, което се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия;

53. Свидетелство за инвентарния опис на опасни материали или свидетелство за съответствие съгласно Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета; както и
54. Документ за спазени изисквания, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. за мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.“.

█

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

„ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(посочена в член 15, параграф 1)

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

PSCC Технически инструкции

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

Общ парижки меморандум за разбирателство

- PSCC54-2021-03 Вид на проверката

- *PSCC56/2023/06* Задържане и предприемане на действия
- *PSCC56/2023/04* Образци на формуляри
- PSCC52-2019-05 Оперативен контрол
- PSS43-2010-11 Освобождения от държавата на знамето
-
- PSCC51/*2018/13* Спиране на операция
- PSCC49-2016-11 Изпитване за прекъсване на електроснабдяването
- PSCC53-2020-06 Отказ за достъп (забрана)
- PSCC50-2017-12 Структура на кораби за насипни товари/нефтени танкери
- PSCC43-2010-06 Поставяне на сух док

- PSCC53-2020-11 Разрешаване за еднократно пътуване до ремонтен завод за неизправности при „случайни повреди“

Конвенция SOLAS

- *PSCC56/2023/05* Кодекс ISM
- PSCC54-2021-02 Кодекс ISPS
- PSCC51-2018-12 Система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS)
- PSCC43-2010-32 Устройство за записване на данните от пътуването (VDR)
- PSCC43-2010-09 Информационни листове за безопасност на материала
- PSCC43-2010-21 Световна морска система за бедствие и безопасност (GMDSS)
- PSCC44-2011-16 Куки за освобождаване на спасителна лодка при натоварване

- PSCC45-2012-10 Устойчивост при повреда на танкери
- PSCC55-2022-05 Протокол от изпитване за съответствие LRIT
- PSCC43-2010-28 Измервания на дебелината ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Измерване на дебелината
- PSCC51-2018-11 Полярен кодекс
- PSCC55-2022-02 Кодекс IGF

Конвенция MARPOL

- PSCC46-2013-18 анекс I към MARPOL Маслоуловител (OWS)
- PSCC43-2010-39 анекс II към MARPOL Отстраняване
- PSCC47-2014-08 анекс III към MARPOL Международен кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG)

- PSCC55-2022-07 анекс IV към MARPOL Отпадъчни води
- PSCC52-2019-07 анекс V към MARPOL Отпадъци
- PSCC56/2023/07 анекс VI към MARPOL Замърсяване на въздуха
- PSCC43-2010-38 Измиване на суров нефт
- PSCC44-2011-20 MARPOL Разследване

Международна конвенция за товарните водолинии

- PSCC54-2021-06 Международна конвенция за товарните водолинии

Конвенция AFS (Международен сертификат за противообрастващи системи)

- PSCC47-2014-13 Противообрастващи системи

Конвенция за корабното гориво

I

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

Сертифициране на моряците и комплектоване с екипаж

- *PSCC56/2023/08* Сертифициране на моряците и комплектоване с екипаж (STCW, МТК и SOLAS)

Конвенция за управление на баластните води

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

Конвенции на МОТ

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

ПРИЛОЖЕНИЕ V

„ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

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

(посочени в член 16 и член 21, параграф 4)

- (1) Ако са изпълнени условията, описани в член 16, параграф 1, компетентните пристанищни власти, където корабът е задържан за трети път, уведомяват писмено капитана на кораба, че ще бъде издадена заповед за отказ на достъп, която ще се приложи веднага след като корабът напусне пристанището. Заповедта за отказ на достъп се прилага веднага след като корабът напусне пристанището, след като нередностите, довели до задържането, са били отстранени.
- (2) Компетентните органи изпращат копие от заповедта за отказ на достъп до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави членки, както и до останалите страни, подписали Парижкия МР, до Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган незабавно актуализира също така базата данни за проверките с информация относно отказа на достъп.

- (3) За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабособственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата членка, която е наложила заповедта за отказ на достъп. Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след посещение на борда на кораба от контролор, който е надлежно упълномощен от администрацията на държавата на знамето, от който става ясно, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите. Администрацията на държавата на знамето представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба. *Документът може да бъде под формата на официална декларация, която трябва да бъде издадена от администрацията на държавата на знамето, а не от призната организация.*
- (4) Искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва също да бъде придружено, по целесъобразност, от документ на класификационното дружество, което е дало клас на кораба след посещение на борда на кораба от контролор от класификационното дружество, от който се вижда, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от въпросното дружество. Класификационното дружество представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
- (5) Заповедта за отказ на достъп може да бъде отменена само след като изтече срокът, посочен в член 16 от настоящата директива, като дружеството трябва да отправи официално искане до държавния пристанищен орган на държавата членка, която е наложила забраната, и да предостави документите, изисквани съгласно параграфи 3 и 4.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

„ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ФУНКЦИОНАЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БАЗАТА ДАННИ ЗА ПРОВЕРКИТЕ

(посочена в член 24, параграф 1)

(1) Базата данни за проверките включва най-малко следните функционални характеристики:

- включване на данни от проверките на държавите членки и на всички държави, подписали Парижкия МР,*
- осигуряване на информация за рисковия профил на корабите и за корабите, подлежащи на проверки,*
- изчисляване на задълженията на всяка държава членка по отношение на извършването на проверки,*
- предоставяне на списъците на държавите на знамето с високи, стандартни и ниски показатели съгласно член 16, параграф 1,*
- предоставяне на данни за показателите на дружествата,*
- определяне на елементите за проверка в рисковите области при извършването на всяка проверка.*

- (2) *Базата данни за проверките притежава способността да се приспособява към бъдещи промени и да осъществява взаимен обмен с други бази данни на Съюза, свързани с морската безопасност, включително SafeSeaNet, която предоставя информация за действителни акостираня на корабите в пристанищата на държави членки, както и, по целесъобразност, със съответните национални информационни системи.*
- (3) *Осигурява се вътрешна хипервръзка от базата данни за проверките към информационната система Equasis. Държавите членки насърчават инспекторите да ползват публичните и частните бази данни, отнасящи се до проверките на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.“*

Or. en