

26.3.2024

A9-0419/41

Amandman 41

Karima Delli

u ime Odbora za promet i turizam

Izvješće

Vera Tax

Izmjena Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

A9-0419/2023

Prijedlog direktive

–

AMANDMANI EUROPSKOG PARLAMENTA *

na prijedlog Komisije

DIREKTIVA (EU) 2024/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

* Amandmani: novi ili izmijenjeni tekst označava se podebljanim kurzivom, a brisani tekst oznakom **■**.

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija **█** ,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C , , str. .

² Stajalište Europskog parlamenta od ... [(SL ...)/(još nije objavljeno u Službenom listu)] i odluka Vijeća od

budući da:

1. Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³ utvrđuju se pravila o sustavu inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke, kojim se brodovi koji ispunjavaju uvjete i pristaju u lukama Unije podvrgavaju inspekcijskom pregledu kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost posade na brodu te stanje broda i njegove opreme zahtjeve međunarodnih konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru, zaštiti morskog okoliša i **uvjetima života i rada na brodovima svih zastava**.
2. Direktiva 2009/16/EZ temelji se na već postojećem dobrovoljnom **sporazumu** Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke („Pariški memorandum”) potpisanom 26. siječnja 1982. i konceptima podijeljenog tereta inspekcijskih pregleda, odabiru brodova za inspekcijske preglede na temelju rizika, usklađenim inspekcijskim pregledima i dijeljenju rezultata inspekcijskih pregleda.
3. Od stupanja na snagu Direktive 2009/16/EZ dogodile su se promjene u međunarodnom regulatornom okruženju, posebno u Pariškom memorandumu i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) te je zabilježen tehnološki razvoj. To bi trebalo uzeti u obzir, kao i iskustvo stečeno u provedbi Direktive 2009/16/EZ.

³ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

4. Na snagu je stupio niz međunarodnih konvencija koje su države članice ratificirale od 2011. To su Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima („Konvencija BWM”) donesena 13. veljače 2004. i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina („Konvencija iz Nairobija”) donesena 18. svibnja 2007. Stoga bi ih trebalo uvrstiti na popis **■** konvencija obuhvaćenih Direktivom 2009/16/EZ kako bi se omogućila njihova provedba kao *dio* sustava nadzora države luke.
5. Kako bi se omogućio *ažurirani* i usklađeni sustav nadzora države luke, potrebno je brže ažurirati popis međunarodnih konvencija koje se provode u okviru nadzora države luke, a da se pritom Direktiva 2009/16/EZ ne *mijenja* u cijelosti. Stoga bi, nakon što međunarodna konvencija stupi na snagu, što znači da je dosegnuta dogovorena razina ratifikacije, i nakon što je članice Pariškog memoranduma donesu kao relevantan instrument, Komisija trebala ažurirati popis konvencija navedenih u Direktivi 2009/16/EZ.
6. Međunarodna konvencija iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova, donesena 15. svibnja 2009., stupit će na snagu 26. lipnja 2025. Njezino izvršavanje trebalo bi predvidjeti Direktivom 2009/16/EZ.

7. **Međunarodni sporazumi i konvencije u ribarstvu, kao što su Sporazum iz Cape Towna iz 2012. o provedbi odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977 („Sporazum iz Cape Towna”), Konvencija br. 188 Međunarodne organizacije rada o radu u ribolovu iz 2007. i Međunarodna konvencija o standardima osposobljavanja, izdavanju svjedodžbi i držanju straže osoblja na ribarskim brodovima iz 1995. (STCW-F) mogu poboljšati sigurnost ribarskih plovila i radne i životne uvjete ribara na brodu te stvoriti ravnopravnije međunarodne uvjete u tom sektoru.**
8. Zbog svoje male veličine većina ribarskih plovila u Uniji plovi u teritorijalnim vodama pa nije izgledno da će biti podvrgnuti inspekcijskim pregledima u stranim lukama. To znači da će, općenito gledano, vjerojatno samo veća ribarska plovila duljine 24 metra **i veće, uzimajući u obzir definiciju duljine iz Sporazuma iz Cape Towna,** (koja su ujedno ribarska plovila ■ koja najviše podliježu međunarodnim konvencijama) ploviti u međunarodnim vodama i pristajati u lukama **koje se ne nalaze** u zemlji u kojoj su registrirana te će stoga podlijegati **nadzoru države luke.** Budući da se većina međunarodnih konvencija koje se primjenjuju na veća ribarska plovila razlikuje od onih **koje** se trenutačno provode nadzorom države luke i kako bi se izbjegli neželjeni učinci **prelijevanja** na postojeći sustav nadzora države luke, predlaže se usporedni sustav nadzora države luke za ribarska plovila. ■

9. Međutim, zbog načina ribolova ta veća ribarska plovila ne plove u svim ▯ državama članicama. Stoga se predlaže dobrovoljni sustav za one ▯ države članice koje žele obavljati te inspekcijske preglede koji je *usporedan* s postojećim sustavom nadzora države luke *i* odvojen od njega kako bi se omogućila fleksibilnost u načinu na koji se razvijaju standardi u nadzoru države luke. Taj sustav nadzora države luke nad ribarskim plovilima duljine od ▯ 24 metra *i veće* stoga se može slobodno razviti u državama članicama i Komisiji te u okviru Pariškog memoranduma, *a da ih se ne uvrštava u sadašnji Pariški memorandum kako bi se poboljšala suradnja u nadzoru države luke u svim lukama Unije koje primaju takva plovila i povećala sigurnost u ribarskoj industriji, uključujući zdravlje i sigurnost ribara na plovilu. U tu bi svrhu trebalo razviti zaseban modul za postojeću bazu podataka inspekcijskih pregleda. Taj dobrovoljni sustav mogao bi pomoći državama članicama u kontekstu postupka ratifikacije Sporazuma iz Cape Towna da se pripreme za njegovo stupanje na snagu, kako je odobreno Odlukom Vijeća 2014/195/EU⁴, kako bi se utvrdili najviši izvedivi standardi sigurnosti većih ribarskih plovila. ▯*

⁴ Odluka Vijeća od 17. veljače 2014. kojom se države članice ovlašćuju za potpisivanje, ratificiranje ili pristupanje Sporazumu iz Cape Towna iz 2012. o provedbi odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977. (SL L 106, 9.4.2014., str. 4.).

10. Mehanizmom pravičnog udjela osigurava se raspodjela tereta inspekcijskih pregleda među članicama Pariškog memoranduma. Svakoj takvoj članici dodjeljuje se određeni broj inspekcijskih pregleda koji predstavlja njezin „pravični udio”, odnosno njezinu obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda koju treba ispuniti svake godine. Ispunjavanje uvjeta za inspekcijski pregled prvenstveno se određuje prema vremenu proteklom ■ od posljednjeg inspekcijskog pregleda ***i u odnosu na profil rizičnosti broda (SRP) kojim se utvrđuju razmaci između inspekcijskih pregleda i njihov opseg***. Brodovi iz prioritetne skupine II. mogu se podvrgnuti inspekcijskom pregledu, dok se plovila iz prioritetne skupine I. ***moraju*** podvrgnuti inspekcijskom pregledu.
11. Državama članicama dopušteno je ***ne obaviti*** određeni broj „prioritetnih” inspekcijskih pregleda, a da time ne prekrše svoje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Međutim, u nekim državama članicama broj stvarnih pristajanja brodova tijekom određene godine može biti veći ili manji od dodijeljene obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Utvrđeno je da alternativna metoda usklađivanja s obvezom pravičnog udjela za te (preopterećene ili nedovoljno opterećene) države članice nije fleksibilna te je stoga potrebno dotične odredbe uskladiti s revidiranim odredbama Pariškog memoranduma.

12. Državama članicama dopušteno je i da u određenim okolnostima odgode inspekcijske preglede brodova, pod uvjetom da se plovilo podvrgne inspekcijskom pregledu u sljedećoj luci pristajanja ili u roku od 15 dana te se ta mogućnost mijenja kako bi je mogle iskoristiti sve države članice. Određene kategorije plovila za koje se smatra da predstavljaju veći rizik i koja stoga ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled moraju prijaviti predviđeno vrijeme uplovljavanja u luku 72 sata prije dolaska. Međutim, protekom godina zaključeno je da je ta obveza preveliko opterećenje za brodare i da nema dodanu vrijednost jer su potrebne informacije nacionalnim tijelima lakše dostupne u bazi podataka THETIS. Na temelju toga Pariškim memorandumom ukinuta je ta obveza obavješćivanja prije uplovljavanja *te* bi stoga s tim trebalo uskladiti Direktivu 2009/16/EZ.
13. *U uobičajenim okolnostima inspekcijski pregledi brodova iz prioritetne skupine II. nisu obvezni iako se brodovi iz prioritetne skupine II. mogu podvrgnuti inspekcijskom pregledu. Međutim, za države članice u koje neće pristati dovoljno brodova prihvatljivih za inspekcijske preglede kako bi ispunile svoje godišnje obveze, ti brodovi iz prioritetne skupine II. moraju biti pregledani kako bi ispunile svoju godišnju obvezu inspekcijskih pregleda. Budući da ti inspekcijski pregledi de facto postaju obvezni za te države, možda će biti potrebna veća fleksibilnost za inspekcijske preglede brodova iz prioritetne skupine II., posebno za te države. Stoga navedene države na raspolaganju imaju odgode i obrazloženja.*

14. Posljednjeg desetljeća, unatoč sve većem broju plovila koja pristaju u luke Unije, uključujući pomorski prijevoz robe na kratkim udaljenostima između glavnih luka u državama članicama i luka koje se nalaze u zemljopisnoj Europi ili u neeuropskim zemljama na Sredozemnom i Crnom moru, poboljšao se sigurnosni profil plovila koja pristaju u luke Unije. Inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke sve se više upotrebljavaju za provedbu zakonodavstva o okolišu, primjerice u vezi s emisijama sumpora ili sigurnim i za okoliš prihvatljivim uništavanjem brodova. U *tom bi pogledu Unija, u skladu sa svojim obvezama povezanim sa zaštitom morskog okoliša*, trebala nastaviti *obnašati* svoju vodeću ulogu u sektoru reguliranom i na europskoj i na međunarodnoj razini. Međutim, prioriteti kod profila rizičnosti broda izrađenog prije 2009. bili su drugačiji te stoga taj profil nije u potpunosti pogodan usmjeravanju inspekcijskih pregleda na plovila koja nanose najviše štete okolišu.
15. Na temelju toga, kako bi se uzeo u obzir aspekt okoliša, profil rizičnosti broda trebalo bi ažurirati tako da se prida veća važnost okolišnoj učinkovitosti.
16. *Nakon* što IMO zaključi reviziju svojeg pokazatelja intenziteta ugljika (CII), Komisija bi trebala *procijeniti njegovu prikladnost kao* okolišnog *parametra* koji se upotrebljava za utvrđivanje profila rizičnosti broda na temelju Direktive 2009/16/EZ *i prema potrebi razmotriti zakonodavni prijedlog.*

17. *U Pariškom memorandumu 2019. donesena je nova metodologija kojom su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata kao alternativa bijelom, sivom i crnom popisu država zastave. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti provedbenoj uredbi iz članka 10. o profilu rizičnosti broda kojom se utvrđuje kategorizacija država zastave. Ta bi se metodologija trebala provesti u Direktivi 2009/16/EZ kako bi se osigurala njezina pravednost, posebno u pogledu odnosa prema državama zastava s malim flotama.*
18. *Budući da službenicima nadzora države luke treba vremena za pripremu i provedbu inspekcijskih pregleda, važno je osigurati dovoljno vremena. To je posebno relevantno u slučaju proširenih inspekcijskih pregleda i za inspekcijske preglede ro-ro putničkih brodova na redovnoj liniji na kojima se može razmotriti rad plovila.*
19. *Zbog opsega proširenih inspekcijskih pregleda, trebali bi ih provoditi najmanje dva inspektora za nadzor države luke. Kada to nije moguće iz objektivnih razloga, kao što su posebnosti luke (ograničeno osoblje, problemi s pristupom), zato što je obavijest o dolasku došla prekasno ili zato što je prošireni inspekcijski pregled postao nužan zbog neočekivanih ili odlučujućih čimbenika, te bi razloge trebalo propisno zabilježiti.*

20. Digitalizacija je ključan aspekt tehnološkog napretka u području prikupljanja i priopćavanja podataka te se njome želi doprinijeti smanjenju troškova i učinkovitoj upotrebi ljudskih resursa. Broj brodova koji posjeduju elektroničke svjedodžbe u porastu je i ***očekuje se*** da će i dalje rasti. Stoga bi djelotvornost nadzora države luke trebalo poboljšati ***većom*** upotrebom elektroničkih svjedodžbi kako bi inspekcijski pregledi bili ***više usmjereni na brodove i*** bolje pripremljeni. ■
21. Nadzor države luke postaje sve složeniji jer se dodaju novi zahtjevi u pogledu inspekcijskih pregleda, bilo na temelju prava Unije ili putem Međunarodne pomorske organizacije ***kao dokaz bliske međusobne povezanosti zdravlja, sigurnosti, zaštite i socijalnih pitanja***. Stoga je potrebno osigurati usavršavanje i prekvalifikaciju službenika za nadzor države luke te stalno razvijati njihovo osposobljavanje. ***Time će se nadležnim tijelima država luka omogućiti da provjere usklađenost s primjenjivim međunarodnim konvencijama o pomorskoj sigurnosti i zaštiti, o zaštiti morskog okoliša te uvjetima života i rada na brodu, u pogledu brodova koji pristaju u njihovim lukama. Pri provedbi takvih aktivnosti praćenja, luka ne bi trebala utjecati na nadležnosti države zastave, kako je utvrđeno u Direktivi 2013/54/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁵.*** ■

⁵ Direktiva 2013/54/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o nekim nadležnostima države zastave za usklađivanje s Konvencijom o radu pomoraca i njezinu provedbu, 2006. (SL L 329, 10.12.2013., str. 1.).

22. U skladu s Direktivom 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁶ od uprava država zastave država članica zahtijeva se da imaju sustav upravljanja kvalitetom kako bi pomogle državama članicama da dodatno poboljšaju svoje rezultate kao države zastave i kako bi se osigurali jednaki uvjeti među upravama. Sličan zahtjev u pogledu aktivnosti nadzora države luke trebao bi omogućiti državama članicama da potvrde primjerenost svojih organizacijskih struktura, politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva ■ . ***Kako bi se osiguralo da države članice imaju dovoljno vremena za provedbu tog zahtjeva, certificiranje takvog sustava upravljanja kvalitetom*** trebalo bi *uskladiti s uobičajenim revizijskim intervalom za sustav koji već postoji na temelju* Direktive 2009/21/EZ.

⁶ Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave (SL L 131, 28.5.2009., str. 132.).

23. Kako bi se omogućila *ažurirana* primjena Direktive 2009/16/EZ koja bi državama članicama omogućila da ispune svoje obveze prema međunarodnom pravu u skladu s tom direktivom, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije *u vezi s* ažuriranjem konvencija obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2009/16/EZ i izmjenom popisa postupaka i smjernica koji se odnosi na nadzor države luke donesenog Pariškim *memorandumom*. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁷ Naime, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se odnose na pripremu delegiranih akata.

⁷ SL L 123, 12.5.2016., str. 1., ELI: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32016Q0512\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32016Q0512(01))

24. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu odredaba Direktive 2009/16/EZ, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu popisa konvencija **obuhvaćenih** njezinim područjem primjene, **u** uvjeta za primjenu Priloga VII. o proširenim inspekcijskim pregledima brodova, jedinstvenog skupa smjernica i postupaka za sigurnost i zaštitu, kao i zahtjeva za elektroničke svjedodžbe. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁸.

25. S obzirom na puni nadzorni ciklus posjeta Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) državama članicama radi praćenja provedbe Direktive 2009/16/EZ, Komisija bi trebala izvršiti evaluaciju provedbe te direktive najkasnije ... [**pet** godina nakon datuma **prenošenja** ove Direktive o izmjeni] i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju. **Sljedeća evaluacija trebala bi se izvršiti pet godina nakon prve.**

⁸ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32011R0182>).

26. S obzirom na to da ciljeve ove Direktive ■ ne mogu dostatno ostvariti države članice zbog međunarodne naravi pomorskog prometa, nego ih se zbog mrežnih učinaka zajedničkog djelovanja država članica na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
27. ***Inspekcijski pregled ne bi se trebao smatrati neobavljenim ako se ne provede zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, kao što su prirodne katastrofe, pandemije ili izvanredna stanja u području javnog zdravlja ili teroristički napadi, zbog kojih je onemogućena provedba inspekcijskog pregleda. Te bi okolnosti trebalo propisno obrazložiti i prijaviti Komisiji.***

28. *Kako se neobalnim državama članicama ne bi nametnulo nerazmjerno administrativno opterećenje, takvim državama članicama prema pravilu de minimis trebalo bi dopustiti odstupanje od odredaba Direktive 2009/16/EZ, što znači da te države članice ne bi trebale biti obvezne prenijeti Direktivu 2009/16/EZ sve dok ispunjavaju određene kriterije.*

29. Direktivu 2009/16/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Direktiva 2009/16/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. prvi stavak mijenja se kako slijedi:

(a) *točka 1. mijenja se kako slijedi:*

i. točke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

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

(d) Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (STCW);”;

ii. dodaju se sljedeće točke ■ *:*

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

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

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

(b) točka 3. briše se;

(c) *točka 8. zamjenjuje se sljedećim:*

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

(d) umeće se sljedeća točka:

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

(e) točke 11., 12. i 13. zamjenjuju se sljedećim:

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

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

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

(f) točka 19. zamjenjuje se sljedećim:

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

2. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Prilikom inspekcijskog pregleda broda koji plovi pod zastavom države koja nije potpisnica Konvencije, države članice osiguravaju da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države potpisnice te Konvencije. Takav brod podvrgava se detaljnom inspekcijskom pregledu u skladu s postupcima utvrđenima u Pariškom memorandumu. Međutim, brod koji plovi pod zastavom države koja nije potpisnica Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (CLC 92), Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (Bunkers) i Konvencije iz Nairobija ne podliježe automatski detaljnom inspekcijskom pregledu ako brod ima potrebnu svjedodžbu države koja je stranka tih konvencija, a inspektor koji obavlja inspekcijski pregled smatra da detaljan inspekcijski pregled nije potreban. Ta odluka i razlozi za nju bilježe se u bazi podataka inspekcijskih pregleda.

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

(b) umeće se sljedeći stavak **■** :

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

3. u članku 5. umeće se sljedeći stavak **■** :

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

4. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Načini ispunjavanja obveze u pogledu inspekcijskih pregleda

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

Neovisno o postocima neobavljenih inspekcijskih pregleda navedenih u prvom *stavku*, države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.

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

5. u članku 7., naslov i stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 7.

Načini kojima se omogućuje uravnoteženi udio inspekcijskih pregleda unutar Unije

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

2. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioriternih skupina I. i II. manji od 150 % udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b) **svejedno** se smatra da ispunjava svoju godišnju obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda ■ ako ta država članica obavlja inspekcijske preglede na dvije trećine ukupnog broja brodova iz prioriternih skupina I. i II. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima.”;
6. članak 8. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavci 1., 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:
- „1. Država članica može odlučiti o odgodi inspekcijskog pregleda broda iz prioritetne skupine I. ili II. u bilo kojoj od sljedećih okolnosti:
- (a) ako se inspekcijski pregled može obaviti pri **svakom sljedećem** pristajanju broda u toj državi članici, pod uvjetom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci u Uniji ili na području Pariškog memoranduma, **osim bilo koje luke države zastave tog broda**, i da ta odgoda nije dulja od 15 dana **od stvarnog vremena isplovljavanja**;

- (b) ako se inspekcijski pregled može obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja unutar *Unije* ili na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana *od stvarnog vremena isplovljavanja*, pod uvjetom da država u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed pristane na obavljanje tog inspekcijskog pregleda; *ili*
- (c) *ako se inspekcijski pregled broda, uključujući ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji plove na redovnoj liniji, može obaviti u istoj luci pristajanja u roku od 15 dana od stvarnog vremena isplovljavanja.*

Ti se odgođeni inspekcijski pregledi ne uzimaju u obzir za procjenu usklađenosti države članice s obvezom inspekcijskih pregleda iz članaka 6. i 7. ako su kao takvi zabilježeni u bazi podataka inspekcijskih pregleda.

2. Ako se na brodu iz prioritetne skupine I. ili II. inspekcijski pregled ne obavi zbog operativnih razloga, on se ne smatra neobavljenim inspekcijskim pregledom, pod uvjetom da je razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda te da je nastupila bilo koja od sljedećih iznimnih okolnosti:
- (a) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša;
 - (b) ako brod pristaje samo noću ■ , kako je utvrđeno u članku **2. prvom stavku, točki 10.** Države članice u tom slučaju poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajući inspekcijski pregled brodova koji redovito pristaju noću; *ili*
 - (c) *ako je trajanje pristajanja broda prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način.*

3. *Ako se inspekcijski pregled ne obavi na brodu na sidrištu, ne smatra se neobavljenim inspekcijskim pregledom:*

- (a) ako je brod u roku od 15 dana pregledan u drugoj luci ili na drugom sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u skladu s Prilogom I.; ili*
- (b) ako brod pristaje samo noću ili pristajanje traje prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda; ili*
- (c) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan je u bazu podataka inspekcijskih pregleda.”;*

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„4. Ako se inspekcijski pregled ne obavi zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, on se ne smatra neobavljenim inspekcijskim pregledom, a razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisuje se u bazu podataka inspekcijskih pregleda. Te okolnosti propisno se opravdavaju i prijavljuju Komisiji.”;



7. članak 9. briše se;

8. u članku *10. stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:*

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

(a) *Opći parametri*

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

(b) *Povijesni parametri*

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

(c) Okolišni parametri

Okolišni parametri temelje se na broju nedostataka u odnosu na konvencije Marpol 73/78, AFS, 2001., BWM, CLC, 1992. i Bunkers), **Konvenciju** iz Nairobija *i* Konvenciju iz Hong Konga ■ u skladu s dijelom I.3. Priloga I. i Prilogom II.■

3. *Provedbene ovlasti dodjeljuju se Komisiji kako bi provela metodologiju za razmatranje općih parametara rizika koji se posebno odnose na kriterije u vezi s državom zastave i kriterije u vezi s rezultatima kompanije koja je donesena u Pariškom memorandumu 2019. i kojom su utvrđeni popisi dobrih, srednjih i loših rezultata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”;*

9. **članak 13. mijenja se kako slijedi:**

(a) u stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) stavak 2. briše se;

10. **članak 14. mijenja se kako slijedi:**

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

- brodovi s profilom visoke rizičnosti,**
- putnički brodovi, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za štetne tekuće tvari (NLS) ili kemikalije i brodovi za rasuti teret, stariji od 12 godina,**

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

(b) stavak 3. briše se;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

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

11. **■** članak 14.a *mijenja se kako slijedi:*

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) umeće se sljedeći stavak:

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

12. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci od 1. do 4. zamjenjuju se sljedećim:

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

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

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

Odbijanje uplovljavanja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili napusti sidrište u kojima je treći put zadržan te u kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja.

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

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

(a) **ako brod plovi pod zastavom države koja se ne nalazi ni na popisu loših rezultata ni na popisu srednjih rezultata iz stavka 1. zbog broja zabrana plovidbe;**

(b) ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate na temelju Uredbe (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*;

- (c) ako brodom upravlja kompanija s dobrim rezultatom u skladu s dijelom I.1. Priloga I.; i
- (d) ako su ispunjeni uvjeti iz stavaka od 3. do 6. Priloga VIII.

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

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

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

- (b) umeću se sljedeći ***stavci***:

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

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

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

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

I

13. U članku 17. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

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

14. *U članku 20. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:*

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

15. **■** *članak 21. mijenja se kako slijedi:*

(a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) a nisu ispunili uvjete koje određuju nadležna tijela svake države članice u luci inspekcijskog pregleda; ili

- (b) a ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve konvencija nepristajanjem u naznačeno remontno brodogradilište.

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

I

- (b) u stavku 5. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

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

(c) *stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:*

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

16. U članku 22. stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. U suradnji s državama članicama i ***Pariškim memorandumom i na temelju stručnog znanja i iskustva stečenog na razini država članica*** u Uniji i u okviru ***Pariškog memoranduma, Komisija*** izrađuje program stručnog osposobljavanja ***radi podupiranja osposobljavanja i procjene stručne osposobljenosti inspektora*** za nadzor države luke ***od strane država članica kako bi se dopunila politika osposobljavanja Pariškog memoranduma, s ciljem usklađivanja*** praksi nadzora države luke.

U suradnji s državama članicama i ***Pariškim memorandumom*** Komisija kontinuirano utvrđuje nove potrebe za osposobljavanjem ***kao doprinos*** izmjeni kurikuluma, nastavnih planova i sadržaja programa osposobljavanja inspektora, posebno u pogledu novih ***izazova u području pomorske sigurnosti povezanih s*** aspektima okoliša i ***rada*** te socijalnim aspektima, ***novih tehnologija i dodatnih obveza koje proizlaze iz relevantnih instrumenata.***”

17. u članku 23. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

- „1. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da njihovi peljari, koji su zaduženi za uplovljavanje i isplovljavanje brodova ili su na brodovima u plovidbi prema luci ili u tranzitu unutar države članice, odmah obavijeste nadležno tijelo države luke ili obalne države, prema potrebi, svaki put kada tijekom redovitih dužnosti uoče očite nepravilnosti koje mogu ugroziti **sigurnost, uključujući** sigurnu plovidbu broda ■ ili sigurnost pomoraca na brodu ili predstavljati opasnost od onečišćenja morskog okoliša.
2. Ako lučke vlasti ili tijela tijekom obavljanja redovitih dužnosti uoče da na brodu u njihovoj luci postoje očite nepravilnosti koje mogu ugroziti **sigurnost, uključujući sigurnu plovidbu** broda ili **sigurnost** pomoraca na brodu ili **koje mogu predstavljati** opasnost od onečišćenja morskog okoliša, te vlasti ili tijelo odmah obavješćuju nadležno tijelo dotične države luke.”;

18. u članku 24. stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

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

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

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

19. umeće se sljedeći članak █ :

„Članak 24.a

Elektroničke svjedodžbe

Komisija u bliskoj suradnji s državama članicama donosi provedbene akte kojima se utvrđuju funkcionalne i tehničke specifikacije za alat za potvrđivanje █ elektroničkih *statutarnih* svjedodžbi █ . Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”; █

█

20. članak 25. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 25.

Razmjena informacija i suradnja

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

- (a) informacije o brodovima koji nisu dostavili nikakve informacije u skladu sa zahtjevima ove Direktive, Direktive 2002/59/EZ i Direktive (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća* te, prema potrebi, Uredbe (EZ) br. 725/2004;

- (b) informacije o brodovima koji su isplovili a da nisu ispunili zahtjeve iz članka 7. Direktive (EU) 2019/883;
- (c) informacije o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplove iz luke zbog sigurnosnih razloga;
- (d) podatke o očitim nepravilnostima u skladu s člankom 23.

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

21. članak 30. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 30.

Praćenje usklađenosti i rezultata država članica

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

Svaka država članica za operativni dio aktivnosti svoje uprave povezan s državom luke **koji je izravno uključen u inspekcijeske preglede** razvija, primjenjuje i održava sustav upravljanja kvalitetom. Takav sustav upravljanja kvalitetom certificira se u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima kvalitete **u roku od... [pet godina nakon datuma prenošenja iz članka 2. ove Direktive o izmjeni]**”;

22. članak 30.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 30.a

Delegirani akti

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



23. *umeće se sljedeći članak:*

„Članak 31.a

Izmjene konvencija

Izmjene konvencija navedenih u članku 2. točki 1. ove Direktive primjenjuju se ne dovodeći u pitanje postupak provjere sukladnosti utvrđen u članku 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.”;

24. članak 33. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 33.

Provedbena pravila

Kod utvrđivanja provedbenih pravila iz članka **10. stavka 3.**, članka 14. stavka 4., članka 15. stavka 3., članka 18.a stavka 7., članka 23. stavka 5., **članka 24.a stavka 1.** i članka 27., u skladu s postupcima iz članka 31. stavka 2., Komisija posebno vodi računa **da osigura** da se navedenim pravilima uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u okviru sustava inspekcijskih pregleda u Uniji i da se oslanjaju na stručno znanje iz Pariškog memoranduma.”;

25. članak 35. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 35.

Preispitivanje provedbe

Komisija do ... [pet godina od dana *prenošenja* ove Direktive o izmjeni] podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom. Na temelju tog izvješća Komisija utvrđuje je li potrebno podnijeti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive ili za daljnje pravne akte u tom području.

Sljedeća evaluacija izvršava se pet godina nakon prve.

Nakon što IMO zaključi reviziju svojeg pokazatelja intenziteta ugljika (CII), Komisija procjenjuje njegovu prikladnost kao okolišnog parametra koji se upotrebljava za utvrđivanje profila rizičnosti broda na temelju ove Direktive i prema potrebi razmatra zakonodavni prijedlog.”;

26. Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi;
27. Prilog II. zamjenjuje se tekstom iz Priloga II. ovoj Direktivi;
28. Prilog III. briše se;
29. Prilog IV. zamjenjuje se tekstom iz Priloga III. ovoj Direktivi;
30. Prilog V. zamjenjuje se tekstom iz Priloga IV. ovoj Direktivi;
31. Prilog VIII. zamjenjuje se tekstom iz Priloga V. ovoj Direktivi;
32. ***Prilog XII. zamjenjuje se tekstom iz Priloga VI. ovoj Direktivi.***

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do ... [**30 mjeseci** nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

3. ***Države članice koje nemaju morske luke, a koje mogu potvrditi da su od ukupnog broja pojedinih plovila koja su godišnje pristala u njihovim riječnim lukama u protekle tri godine manje od 5 % brodovi obuhvaćeni ovom Direktivom, mogu odstupati od prenošenja ove Direktive.***

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament

Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica

PRILOG I.

„I. Profil rizičnosti broda

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

1. Opći parametri

(a) Vrsta broda

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

(b) Starost broda

Brodovi stariji od 12 godina smatraju se brodovima visokog rizika.

(c) Rezultati države zastave

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

█

(d) Priznate organizacije

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

- ii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije i koji imaju dobre rezultate u pogledu broja zabrana plovidbe unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.
 - iii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009.
- (e) Rezultati kompanije
- i. Brodovi kompanije s lošim ili vrlo lošim rezultatima utvrđenima na temelju nedostataka i broja zabrana plovidbe njezinih brodova unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima visokog rizika.
 - ii. Brodovi kompanije s dobrim rezultatima utvrđenima na temelju nedostataka i broja zabrana plovidbe njezinih brodova unutar Unije i na području Pariškog memoranduma smatraju se brodovima niskog rizika.

2. Povijesni parametri

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

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

- visoka rizičnost,

- srednja rizičnost,
- niska rizičnost.

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

3. Okolišni parametri



Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda u razdoblju iz Priloga II. utvrđen **veći** broj nedostataka od broja u odnosu na konvencije Marpol 73/78, AFS, 2001., BWM, CLC, 1992. i Bunkers, 2001., **Konvenciju** iz Nairobija **i** Konvenciju iz Hong Konga iz Priloga II. smatraju se brodovima **visokog** rizika. █

II. Inspekcijski pregledi broda

1. Periodični inspekcijski pregledi

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

Države članice obavljaju periodične inspekcijske preglede na:

- **svim brodovima s profilom visoke rizičnosti koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u posljednjih šest mjeseci. Brodovi visokog rizika ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled od petog mjeseca.**

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

2. *Dodatni inspekcijski pregledi*

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

2.A Odlučujući čimbenici

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

- brodovi koji su od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Uniji ili na području Pariškog memoranduma zbog sigurnosnih razloga isključeni ili povučeni iz svoje klase,***
- brodovi koji su bili predmet izvješća ili obavijesti druge države članice,***
- brodovi kojih nema u bazi podataka inspekcijskih pregleda,***
- brodovi:***
 - koji su pretrpjeli sudar ili nasukavanje na putu prema luci,***
 - koji su bili optuženi za navodno kršenje odredaba o ispuštanju opasnih tvari ili otpadnih voda,***

- *kojima se upravljalo na nepravilan ili nesiguran način, pri čemu nisu poštovana pravila puta koja je usvojio IMO, kao ni praksa i postupci sigurne plovidbe,*
- *koji su prethodno zabranjeni (sljedeći inspekcijski pregled nakon ukidanja mjere odbijanja uplovljavanja), ili*
- *koji su bili uključeni u tešku nezgodu, posebno u slučaju velikog požara na brodu, kvara motora i nesreća sa smrtnim ishodom.*

2.B *Nepredviđeni čimbenici*

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

- *brodovi sa svjedodžbama koje su izdale bivše priznate organizacije kojima je priznanje oduzeto od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Uniji ili na području Pariškog memoranduma.*

- *brodovi za koje su peljari ili lučke vlasti ili tijela prijavili očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost za okoliš u skladu s člankom 23. ove Direktive. Ta izvješća mogu uključivati informacije službi za nadzor i upravljanje pomorskim prometom o plovidbi brodova.*
- *brodovi koji nisu ispunili relevantne zahtjeve u pogledu obavješćivanja iz Direktive (EU) 2019/883.*
- *brodovi koji su bili predmet izvješća ili pritužbe, uključujući pritužbe na kopnu, zapovjednika broda, člana posade ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legitimni interes za sigurnu plovidbu broda, uvjete života i rada na brodu ili za sprečavanje onečišćenja, osim ako dotična država članica smatra da su izvješće ili pritužba očito neutemeljeni,*

- *brodovi na kojima je utvrđen nedostatak koji se odnosi na Međunarodni kodeks o upravljanju sigurnošću (ISM) koji nije ispravljen (tri mjeseca nakon izdavanja nedostatka),*
- *brodovi kojima je prethodno zabranjena plovidba prije više od tri mjeseca,*
- *brodovi na kojima su utvrđeni problemi u vezi s teretom, posebno štetnim i opasnim teretom,*
- *brodovi kojima se upravljalo na način opasan za osobe, imovinu ili okoliš,*
- *brodovi za koje se iz pouzdanih izvora doznalo da su im parametri rizika različiti od upisanih te im je stoga razina rizika veća,*
- *brodovi za koje je dogovoren akcijski plan za otklanjanje nedostataka iz članka 19. stavka 2.a, ali provedbu tog plana u pogledu njih nije provjerio inspektor.*

3. Sustav odabira

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

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

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

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

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

(c) u slučaju odlučujućeg čimbenika:

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

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

(a) *prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:*

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

- (b) *početni ili detaljni inspekcijski pregled, prema potrebi, obavlja se na:*
- *svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom srednje rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili*
 - *svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina, s profilom niske rizičnosti, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca,*
- (c) *u slučaju nepredviđenog čimbenika:*
- *detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima s profilom visoke rizičnosti ili na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodovima za rasuti teret, starijim od 12 godina,*
 - *detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin, štetne tekuće tvari ili kemikalije ili brodova za rasuti teret, starijim od 12 godina.”.*

PRILOG II.

„OBRAZAC PROFILA RIZIČNOSTI BRODA

(naveden u članku 10. stavku 2.)

Opći parametri		Profil				
		Brod visokog rizika (HRS)		Brod srednjeg rizika (SRS)	Brod niskog rizika (LRS)	
		Kriteriji	Ponderirani bodovi	Kriteriji	Kriteriji	
1.	Vrsta broda	Tanker za kemikalije, tanker za plin, tanker za ulje, brod za rasuti teret, putnički brod, tanker za štetne tekuće tvari	1.	Brod ni visokog ni niskog rizika	Sve vrste	
2.	Starost broda	Sve vrste > 12 g	1.		Sve starosti	
3.a	Zastava	Loš rezultat	2.		Dobar rezultat	
3.b		Svi su instrumenti IMO-a/ MOR-a navedeni u članku 2. ratificirani	–		–	<input type="checkbox"/> Da
█						
4.a	Priznata organizacija	Rezultati	Dobri	–	–	Dobri
			Srednji	–	–	–
			Loši	Loši	1.	–
			Vrlo loši	Vrlo loši		–
4.b	Priznata od EU-a	–	–	<input type="checkbox"/> Da		

5.	Kompanija	Rezultati	Dobri	-	-	Dobri	
			Srednji	-	-		-
			Loši	Loši	2.		-
			Vrlo loši	Vrlo loši			-
Povijesni parametri							
6.	Broj nedostataka utvrđenih pri svakom inspeksijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	> 6 u jednom od inspeksijskih pregleda	-		≤ 5 pri svakom inspeksijskom pregledu (pri čemu je najmanje jedan inspeksijski pregled obavljen u prethodnih 36 mjeseci)	
7.	Broj zabrana plovidbe u prethodnih 36 mjeseci	Zabrane plovidbe	≥ 2 zabrane plovidbe	1.		Nijedna zabrana plovidbe	
Okolišni parametri							
█							
9.	Broj nedostataka u odnosu na konvencije Marpol 73/78, AFS 2001., BWM, CLC 92 i Bunkers, 2001., Konvenciju iz Nairobija i Konvenciju iz Hong Konga utvrđenih pri svakom inspeksijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	> 2 u jednom od inspeksijskih pregleda	1.			

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

SRS su brodovi koji nisu ni HRS ni LRS".

PRILOG III.

„PRILOG IV.

POPIS SVJEDODŽBI I DOKUMENATA

(iz članka 13. stavka 1.)

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

1. međunarodna svjedodžba o baždarenju,
2. izvješća prethodnih inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke,
3. svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
4. svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
5. svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
6. svjedodžba o sigurnosti radiouređaja teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),

7. svjedodžba o sigurnosti teretnog broda (SOLAS 1974., pravilo I/12),
8. svjedodžba o oslobađanju (SOLAS 1974., pravilo I/12),
9. dokument o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu (SOLAS 1974., pravilo V/14.2),
10. međunarodna svjedodžba o teretnim linijama (1966.) (LLC 66/88, članak 16. stavak 1.),
11. međunarodna svjedodžba o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji (LLC 66/88, članak 16. stavak 2.),
12. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem (MARPOL, Prilog I., pravilo 7.1),
13. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućih tvari (NLS) (MARPOL, Prilog II., pravilo 9.1),
14. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama (ISPPC) (MARPOL, Prilog IV., pravilo 5.1, MEPC.1/Circ.408),
15. međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka (IAPPC) (MARPOL, Prilog VI. pravilo 6.1),

16. međunarodna svjedodžba o energetskej učinkovitosti (MARPOL, Prilog VI., pravilo 6.),
17. međunarodna svjedodžba o upravljanju balastnim vodama (IBWMC) (BWMC, članak 9. stavak 1. točka (a) i pravilo E-2),
18. međunarodna svjedodžba o sustavu protiv obrastanja (svjedodžba IAFS) (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 2.),
19. izjava o AFS-u (AFS 2001., Prilog 4., pravilo 5.),
20. međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISSC) ili privremena međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISPS pravilnik, dio A/19 i dodaci),
21. svjedodžbe za zapovjednike, časnike ili niže članove posade izdane u skladu s Konvencijom STCW (članak VI. STCW-a, pravilo I/2 i odjeljak A-I/2 Kodeksa STCW),

22. preslika potvrde o usklađenosti ili preslika privremene potvrde o usklađenosti izdane u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za sprečavanje zagađivanja (DoC) Kodeks ISM (SOLAS, pravilo IX/4.2, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.),
23. svjedodžba o upravljanju sigurnošću ili privremena svjedodžba o upravljanju sigurnošću izdana u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću za siguran rad brodova i za sprečavanje zagađivanja (SMC) (SOLAS 1974., pravilo IX/4.3, Kodeks ISM, stavci 13. i 14.),
24. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IGC, pravilo 1.5.4 ili Kodeks GC, pravilo 1.6.),
25. međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju ili svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju, ovisno o tome što je primjereno (Kodeks IBC, pravilo 1.45.4 i Kodeks BCH, pravilo 1.6.3), 26 INF (Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu pakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima) Potvrda o prikladnosti (SOLAS, pravilo VII/16 i Kodeks INF, pravilo 1.3),

26. INF (Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu pakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima) svjedodžba o sposobnosti (SOLAS, pravilo VII/16 i Kodeks INF, pravilo 1.3),
27. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (CLC 69/92, članak VII.2),
28. polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunkers 2001., članak 7.2),
29. polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo u pogledu odgovornosti za uklanjanje podrtina (uklanjanje podrtina, članak 12.),
30. svjedodžba o sigurnosti brzog plovila i dozvola za rad brzog plovila (SOLAS 1974., pravilo X/3.2 i Kodeks HSC 94/00, pravila 1.8.1 i 1.9),
31. potvrda o usklađenosti s posebnim zahtjevima za brodove koji prevoze opasne tvari (SOLAS 1974., pravilo II-2/19.4),

32. potvrda o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju (SOLAS 1974., pravilo VI/9, Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu žitarica u rasutom stanju, odjeljak 3.),
33. potvrda o sukladnosti programa procjene stanja (CAS), završno izvješće i evidencija CAS-a (Marpol 73/78, Prilog I., pravila 20. i 21., rezolucija MEPC.94(46), kako je izmijenjena rezolucijama MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) i MEPC.236(65)),
34. trajni zapis o brodu (SOLAS 1974., pravilo XI-1/5),
35. knjiga o uljima, dijelovi I. i II. (Marpol 73/78, Prilog I., pravila 17. i 36.),
36. knjiga o teretu (MARPOL, Prilog II., pravilo 15.),
37. knjiga o smeću, dijelovi I. i II. (Marpol 73/78, Prilog V., pravilo 10.3), (Marpol 73/78, Prilog V., pravilo 10.),

38. plan upravljanja smećem (Marpol 73/78, Prilog V., pravilo 10., rezolucija MEPC.220(63)),
39. očevidnik i zapisi o razini i uključenom/isključenom stanju brodskih dizelskih motora (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 13.5.3),
40. očevidnik o preklopnom uređaju za loživo ulje (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 14.6),
41. knjiga o tvarima koje oštećuju ozonski sloj (Marpol 73/78, Prilog VI., pravilo 12.6),
42. knjiga o balastnim vodama (BWRB) (BWMC, članak 9. stavak 1. točka (b) i pravilo B-2),
43. ugrađeni sustavi za gašenje požara plinom – svjedodžba o oslobađanju za prostore za teret i svi popisi tereta (SOLAS 1974., pravilo II-2/10.7.1.4),
44. manifest opasne robe ili plan slaganja tereta (SOLAS 1974., pravila VII/4 i VII/7-2, Marpol 73/78, Prilog III. pravilo 54.),
45. za tankere za ulje, zapis o sustavu nadzora i upravljanja ispuštanjem ulja za posljednje putovanje u balastu (Marpol 73/78, Prilog I., pravilo 31.2),

46. plan suradnje u traganju i spašavanju za putničke brodove na redovitim linijama (SOLAS 1974., pravilo V/7.3),
47. za putničke brodove, popis operativnih ograničenja (SOLAS 1974., pravilo V/30.2),
48. nautičke karte i nautičke publikacije (SOLAS 1974., pravila V/19.2.1.4 i V/27),
49. evidencija sati odmora i tablica rasporeda rada na brodu (Kodeks STCW, odjeljak A-VIII/1.5 i 1.7, Konvencija MOR-a br. 180, članak 5.7, članak 8.1 i MLC iz 2006., standard A.2.3.10 i A.2.3.12),
50. dokaz o prostorijama strojeva (UMS) bez nadzora posade (SOLAS 1974., pravilo II-I/46.3),
51. potvrde koje se zahtijevaju na temelju Direktive 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine,
52. potvrda koja se zahtijeva na temelju Uredbe (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća,

53. svjedodžba o popisu opasnih materijala ili potvrda o sukladnosti, kako je primjenjiva na temelju Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i
54. dokument o usklađenosti izdan na temelju Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ.”.

█

PRILOG IV.

„PRILOG VI.

POSTUPCI ZA NADZOR BRODOVA

(iz članka 15. stavka 1.)

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

PSCC Tehničke upute

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

Opći Pariški memorandum o suglasnosti

- PSCC54-2021-03 Vrsta inspekcijskog pregleda,

- *PSCC56/2023/06* Zabrana plovidbe i poduzete mjere,
- *PSCC56/2023/04* Predložak obrazaca,
- PSCC52-2019-05 Operativna kontrola,
- PSS43-2010-11 Izuzeća države zastave,
-
- PSCC51/*2018/13* Zabrana operacija,
- PSCC49-2016-11 Test ispada električnog sustava,
- PSCC53-2020-06 Odbijanje uplovljavanja (zabrana),
- PSCC50-2017-12 Konstrukcija brodova za rasuti teret / tankera za ulje,
- PSCC43-2010-06 Smještaj na suhi dok,

- PSCC53-2020-11 Dopuštanje jednog putovanja do remontnog brodogradilišta zbog nedostataka povezanih sa „slučajnim oštećenjima”,

Konvencija SOLAS

- ***PSCC56/2023/05*** Kodeks ISM,
- PSCC54-2021-02 Kodeks ISPS,
- PSCC51-2018-12 ECDIS,
- PSCC43-2010-32 VDR (uređaji za snimanje podataka o putovanju),
- PSCC43-2010-09 Sigurnosno-tehnički listovi materijala,
- PSCC43-2010-21 GMDSS,
- PSCC44-2011-16 Kuke za otpuštanje brodica za spašavanje pri opterećenju,

- PSCC45-2012-10 Stabilnost u slučaju oštećenja na tankerima,
- PSCC55-2022-05 LRIT,
- PSCC43-2010-28 Mjerenje debljine ESP/CAS,
- PSCC43-2010-29 Mjerenje debljine,
- PSCC51-2018-11 Polarni kodeks,
- PSCC55-2022-02 Kodeks IGF,

Konvencija MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL, Prilog I. Separator zauljene vode,
- PSCC43-2010-39 MARPOL, Prilog II. Čišćenje tanka,
- PSCC47-2014-08 MARPOL, Prilog III. IMDG,

- PSCC55-2022-07 MARPOL, Prilog IV. Sanitarne otpadne vode,
- PSCC52-2019-07 MARPOL, Prilog V. Smeće,
- PSCC56/2023/07 MARPOL, Prilog VI. Onečišćenje zraka,
- PSCC43-2010-38 Ispiranje sirovom naftom,
- PSCC44-2011-20 MARPOL, Istraga,

Međunarodna konvencija o teretnim linijama

- PSCC54-2021-06 Međunarodna konvencija o teretnim linijama,

Konvencija AFS

- PSCC47-2014-13 Sustavi protiv obrastanja,

Konvencija Bunkers

I

- *PSCC56-2023-02 Konvencije o financijskoj odgovornosti,*

Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi

- *PSCC56/2023/08* Izdavanje svjedodžbi pomorcima i posadi (STCW, MLC i SOLAS),

Konvencija o upravljanju balastnim vodama

- PSCC51-2018-09 Konvencija o upravljanju balastnim vodama,

Konvencije MOR-a

- PSCC52-2019-10 Konvencija o radu pomoraca, 2006. (MLC),
- PSCC53-2020-14 Sati rada ili odmora i sposobnost za obavljanje dužnosti.”

PRILOG V.

„PRILOG VIII.

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

(iz članka 16. *i članka 21. stavka 4.*)

1. Ako su ispunjeni uvjeti navedeni u članku 16. stavku 1., nadležno tijelo luke u kojoj je brodu treći put zabranjena plovidba obavješćuje zapovjednika broda pisanim putem da će se izdati mjera odbijanja uplovljavanja koja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke. Mjera odbijanja uplovljavanja postaje primjenjiva odmah nakon što brod isplovi iz luke nakon što se otklone nedostaci koji su uzrokovali zabranu plovidbe.
2. Nadležno tijelo šalje presliku mjere odbijanja uplovljavanja upravi države zastave, relevantnoj priznatoj organizaciji, drugim državama članicama i drugim potpisnicama Pariškog memoranduma, Komisiji i Tajništvu Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo bez odlaganja ažurira bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o odbijanju uplovljavanja.

3. Da bi se ukinula mjera odbijanja uplovljavanja, vlasnik ili brodar mora uputiti službeni zahtjev nadležnom tijelu države članice koja je izdala mjeru odbijanja uplovljavanja. Uz taj zahtjev mora se priložiti dokument koji je izdala uprava države zastave nakon obilaska broda od strane inspektora ovlaštenog od uprava države zastave, kojim se dokazuje da brod u potpunosti ispunjava važeće odredbe konvencija. Uprava države zastave nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda. ***Taj dokument može biti u obliku službene izjave koju mora izdati uprava države zastave, a ne priznata organizacija.***
4. Zahtjevu za ukidanje mjere odbijanja uplovljavanja mora se, prema potrebi, priložiti i dokument klasifikacijskog društva koje je klasificiralo brod nakon obilaska inspektora klasifikacijskog društva, kojim se dokazuje da brod ispunjava klasifikacijske standarde koje to društvo propisuje. Klasifikacijsko društvo nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je obavljen obilazak broda.
5. Mjera odbijanja uplovljavanja može se ukinuti tek nakon isteka razdoblja iz članka 16. ove Direktive, za što kompanija mora uputiti službeni zahtjev tijelu nadležnom za luku države članice koje je izreklo zabranu te dostaviti dokumente koji se zahtijevaju u staccima 3. i 4.

6. Takav zahtjev, uključujući potrebne dokumente, mora se podnijeti državi zabrane najmanje mjesec dana prije isteka razdoblja zabrane. Ako se taj rok ne poštuje, može doći do kašnjenja u trajanju do mjesec dana nakon što država zabrane primi zahtjev.
7. U informacijskom sustavu brodu će se dodati odlučujući čimbenik i brod će biti označen kao obvezan podvrgnuti se vrsti inspekcijskog pregleda „prošireni inspekcijski pregled” pri sljedećem pristajanju u luci / na sidrištu u tom području.
8. Nadležno tijelo o svojoj odluci u pisanom obliku obavješćuje i upravu države zastave, relevantno klasifikacijsko društvo, druge države članice, druge potpisnice Pariškog memoranduma, Komisiju i Tajništvo Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo mora bez odlaganja ažurirati bazu podataka inspekcijskih pregleda s informacijama o ukidanju mjere odbijanja uplovljavanja.
9. Informacije o brodovima kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja u luke unutar Unije moraju se staviti na raspolaganje u bazi podataka inspekcijskih pregleda i objaviti u skladu s odredbama iz članka 26. i Priloga XIII.”

PRILOG VI.

„PRILOG XII.

FUNKCIJE BAZE PODATAKA INSPEKCIJSKIH PREGLEDA

(naveden u članku 24. stavku 1.)

1. Baza podataka inspekcijskih pregleda ima barem ove funkcije:

- *sadržava podatke o inspekcijskim pregledima država članica i svih potpisnica Pariškog memoranduma,*
- *pruža podatke o profilu rizičnosti broda i o brodovima koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled,*
- *izračunava obveze pojedine države članice u pogledu inspekcijskih pregleda,*
- *osigurava popis dobrih, kao i srednjih i loših rezultata država zastave iz članka 16. stavka 1.,*
- *pruža podatke o rezultatima kompanija,*
- *određuje elemente rizičnih područja koje treba provjeriti prilikom svakog inspekcijskog pregleda.*

2. *Baza podataka inspekcijskih pregleda ima mogućnost prilagodbe budućem razvoju i mogućnost povezivanja s drugim bazama podataka Unije o pomorskoj sigurnosti, uključujući SafeSeaNet, koje pružaju podatke o stvarnom pristajanju brodova u lukama država članica, te s odgovarajućim nacionalnim informacijskim sustavima.*
3. *Predviđena je hiperveza između baze podataka inspekcijskih pregleda i informacijskog sustava Equasis. Države članice potiču inspektore na upotrebu javnih i privatnih baza podataka o inspekcijskim pregledima brodova, koje su dostupne putem informacijskog sustava Equasis.”.*

Or. hr