

Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

► **B** **DIREKTIVA 2009/16/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**
od 23. travnja 2009.
o nadzoru države luke
(preinačena)
(Tekst značajan za EGP)
(SL L 131, 28.5.2009., str. 57.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2013/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 12. kolovoza 2013.	L 218	1	14.8.2013.
► <u>M2</u>	Uredba (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013.	L 330	1	10.12.2013.
► <u>M3</u>	Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015.	L 123	55	19.5.2015.



DIREKTIVA 2009/16/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 23. travnja 2009.

o nadzoru države luke

(preinačena)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾, u svjetlu zajedničkog teksta koji je odobrio Odbor za mirenje 3. veljače 2009.,

budući da:

- (1) Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o nadzoru pomorske plovidbe koji obavlja država luke ⁽⁴⁾ bitno je izmijenjena nekoliko puta. Budući da su potrebne daljnje izmjene, navedenu bi Direktivu radi jasnoće trebalo preinačiti.
- (2) Zajednica je ozbiljno zabrinuta zbog pomorskih nesreća i onečišćenja mora i obala u državama članicama.
- (3) Zajednica je isto tako zabrinuta zbog uvjeta života i rada na brodu.
- (4) Sigurnost, zaštita od onečišćenja te uvjeti života i rada na brodu mogu se učinkovito poboljšati drastičnim smanjenjem broja nedovoljno kvalitetnih brodova u vodama Zajednice, strogo primjenom konvencija, međunarodnih pravilnika i rezolucija.
- (5) Zato, u skladu s Odlukom Vijeća 2007/431/EZ od 7. lipnja 2007. o ovlaštenju država članica da u interesu Europske zajednice ratificiraju Konvenciju o radu pomoraca Međunarodne organizacije rada iz 2006. ⁽⁵⁾, države članice trebaju što prije, po mogućnosti prije 31. prosinca 2010., ratificirati navedenu Konvenciju, što se tiče dijelova u nadležnosti Zajednice.

⁽¹⁾ SL C 318, 23.12.2006., str. 195.

⁽²⁾ SL C 229, 22.9.2006., str. 38.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 25. travnja 2007. (SL C 74 E, 20.3.2008., str. 584.), Zajedničko stajalište Vijeća od 6. lipnja 2008. (SL C 198 E, 5.8.2008., str. 1.), Stajalište Europskog parlamenta od 24. rujna 2008. (još neobjavljeno u Službenom listu), Odluka Vijeća od 26. veljače 2009. i Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 11. ožujka 2009. (još neobjavljena u Službenom listu).

⁽⁴⁾ SL L 157, 7.7.1995., str. 1.

⁽⁵⁾ SL L 161, 22.6.2007., str. 63.

▼B

- (6) Za praćenje usklađenosti brodova s međunarodnim standardima za sigurnost, zaštitu od onečišćenja te uvjete života i rada na brodu odgovorna je u prvom redu država zastave. Država zastave, oslanjajući se prema potrebi na priznate organizacije, u potpunosti jamči cjelovitost i učinkovitost inspekcijskih i drugih pregleda koji se obavljaju radi izdavanja odgovarajućih potvrda. Za održavanje stanja broda i brodske opreme nakon pregleda u skladu s odredbama Konvencije, odgovorna je brodska kompanija. Međutim, neke države zastave ne ispunjavaju obvezu primjene i provedbe međunarodnih normi. Uбудuće bi se protiv nedovoljne kvalitete brodova trebalo boriti tako što bi i država zastave trebala osigurati praćenje usklađenosti s međunarodnim standardima za sigurnost, zaštitu od onečišćenja i uvjete života i rada na brodu, uzimajući u obzir da inspekcijski nadzor države zastave nije pregled i da odgovarajući obrasci inspekcijskog nadzora nisu svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu.
- (7) Usklađeni pristup učinkovitoj primjeni tih međunarodnih standarda u državama članicama na brodove koji plove u vodama pod njihovom nadležnosti i koriste njihove luke, trebao bi onemogućiti narušavanje tržišnog natjecanja.
- (8) Pomorski prijevoz je izložen opasnostima od terorizma. Trebalo bi učinkovito provoditi mjere za zaštitu pomorskog prijevoza, a države članice trebale bi odlučno nadgledati usklađenost s propisima o sigurnosnoj zaštiti obavljanjem provjera.
- (9) Treba iskoristiti iskustvo stečeno tijekom provedbe Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke (Pariški memorandum), potpisanog 26. siječnja 1982. u Parizu.
- (10) Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) osnovana Uredbom (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ trebala bi pružiti potporu kako bi se osigurala usklađena i učinkovita provedba sustava nadzora države luke. EMSA bi posebno trebala doprinijeti razvoju i provedbi inspekcijske baze podataka uspostavljene u skladu s ovom Direktivom i usklađenog programa Zajednice za osposobljavanje i ocjenu stručne osposobljenosti pomorskih inspektora od strane država članica.
- (11) Učinkoviti sustav nadzora države luke trebao bi osigurati da svi brodovi koji pristaju u lukama i na sidrištima unutar Zajednice budu podvrgnuti redovitim inspekcijskim pregledima. Inspekcijske preglede trebalo bi usmjeriti na nedovoljno kvalitetne brodove, a kvalitetne brodove, odnosno one koji imaju odgovarajuće zapisnike o inspekcijskom pregledu ili one koji plove pod zastavom države koja primjenjuje sustav Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za dobrovoljnu kontrolu države članice,

⁽¹⁾ SL L 208, 5.8.2002., str. 1.

▼B

trebalo bi nagraditi manje učestalim inspekcijskim pregledima. U tom smislu, države članice trebale bi dati prednost inspekcijskim pregledima rizičnih brodova.

- (12) Taj novi režim inspekcijskih pregleda trebao bi se uključiti u sustav nadzora države luke u Zajednici čim se utvrde različiti vidovi tog režima, na temelju sustava podjele inspekcijskih pregleda u kojem svaka država članica pravedno doprinosi ostvarenju cilja Zajednice, odnosno uspostavljanju sveobuhvatnog sustava inspekcijskih pregleda, a količina inspekcijskih pregleda dijeli se jednako među državama članicama. Taj sustav podjele inspekcijskih pregleda trebao bi se izmijeniti uzimajući u obzir iskustvo stečeno novim sustavom nadzora države luke da bi se poboljšala njegova učinkovitost. Nadalje, države članice trebale bi zaposliti potreban broj osoblja, uključujući i kvalificirane inspektore, uzimajući u obzir opseg i značajke pomorskog prometa u svakoj luci.
- (13) U sustavu inspekcijskih pregleda koji je utvrđen ovom Direktivom uzima se u obzir rad obavljen prema Pariškom memorandumu. Budući da se o svim mjerama koje proizlaze iz Pariškog memoranduma treba usuglasiti na razini Zajednice prije primjene unutar EU-a, trebalo bi uspostaviti i održati usklađenost između Zajednice i Pariškog memoranduma kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri osigurala konvergencija.
- (14) Komisija bi trebala voditi i održavati bazu podataka inspekcijskih pregleda, u uskoj suradnji s Pariškim memorandumom. Baza podataka inspekcijskih pregleda trebala bi uključiti podatke o inspekcijskim pregledima svih država članica i svih potpisnica Pariškog memoranduma. Dok u cijelosti ne profunkcionira pomorski informacijski sustav Zajednice SafeSeaNet, kojim će se omogućiti automatski unos podataka o inspekcijskim pregledima brodova u bazu podataka, države članice trebale bi dostavljati potrebne podatke Komisiji kako bi se osiguralo ispravno praćenje primjene ove Direktive, posebno u vezi s kretanjem brodova. Na temelju podataka o inspekcijskim pregledima koje dostavljaju države članice, Komisija bi trebala pronaći u bazi podataka o inspekcijskim pregledima podatke o rizičnom profilu broda, o brodovima na kojima se mora obaviti inspekcijski pregled i o kretanju brodova, te bi trebala izračunati obveze u vezi s inspekcijskim pregledima za svaku državu članicu. Baza podataka inspekcijskih pregleda trebala bi imati sposobnost povezivanja s drugim bazama podataka Zajednice koje se odnose na pomorsku sigurnost.
- (15) Države članice trebale bi nastojati preispitati metodu sastavljanja bijelih, sivih i crnih lista država zastava u okviru Pariškog memoranduma da bi osigurale pravednost tog sustava, posebno u pogledu odnosa prema državama zastava s malim flotama.
- (16) Pravila i postupke za inspekcijske preglede u nadzoru države luke trebalo bi uskladiti, uključujući i kriterije za zabranu plovidbe brodova, kako bi se osigurala stalna učinkovitost u svim lukama, a time će se drastično smanjiti selektivno korištenje određenih odredišnih luka radi izbjegavanja mreže odgovarajućeg nadzora.

▼B

- (17) Periodični i dodatni inspekcijski pregledi trebali bi uključiti pregled unaprijed određenih prostora na svakom brodu, ovisno o vrsti broda, vrsti inspekcijskog pregleda i rezultata prethodnih inspekcijskih pregleda države luke. U bazi podataka inspekcijskih pregleda trebali bi biti navedeni elementi za određivanje rizičnih područja koje treba provjeriti pri svakom inspekcijskom pregledu.
- (18) Određene kategorije brodova, kada dosegnu određenu starost, predstavljaju veću opasnost od nesreće ili onečišćenja, te na njima treba obaviti prošireni inspekcijski pregled. Trebalo bi predvidjeti pojedinosti o tom proširenom inspekcijskom pregledu.
- (19) U skladu sa sustavom inspekcijskih pregleda utvrđenih ovom Direktivom, vremenski razmaci između periodičnih inspekcijskih pregleda na brodovima ovise o njihovom rizičnom profilu, koji se temelji na nekim općim parametrima te parametrima određenim na temelju prethodnih inspekcijskih pregleda. Za brodove visokog rizika taj vremenski razmak ne bi smio biti dulji od šest mjeseci.
- (20) Da bi se podaci o brodovima u lukama ili na sidrištima dostavili mjerodavnim tijelima nadzora države luke, lučke vlasti ili tijela ili za tu svrhu određene vlasti ili tijela trebaju slati obavijesti o dolascima brodova odmah po primitku ako je to moguće.
- (21) Neki brodovi predstavljaju očitu opasnost za pomorsku sigurnost i morski okoliš zbog lošeg stanja, „uspješnosti” zastave i prijašnjih događaja. Zato Zajednica ima legitimno pravo da tim brodovima ne dopusti uplovljavanje u luke i na sidrišta država članica. Zabrana uplovljavanja treba biti razmjerna, te može imati za posljedicu trajnu zabranu uplovljavanja ako brodar i nakon nekoliko zabrana uplovljavanja i zabrana plovidbe broda u lukama i na sidrištima unutar Zajednice i dalje odbija provesti korektivne mjere. Svaka treća zabrana uplovljavanja može se ukinuti samo ako se ispune određeni uvjeti kojima se osigurava da dotični brod može sigurno ploviti u vodama Zajednice, posebno u pogledu države zastave broda i brodske kompanije. U protivnom, brodu bi se moglo trajno zabraniti uplovljavanje u luke i na sidrišta država članica. U svakom slučaju, svaka sljedeća zabrana plovidbe dotičnog broda uzrokuje trajnu zabranu uplovljavanja u luke i na sidrišta država članica. Radi jasnoće, treba objaviti popis brodova kojima je zabranjeno uplovljavanje u luke i na sidrišta unutar Zajednice.
- (22) Da bi se smanjilo opterećenje na određene uprave i kompanije opetovanim inspekcijskim pregledima, pregledi u skladu s Direktivom Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila⁽¹⁾, koje na ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima obavlja država domaćin koja nije država zastave broda, a koji uključuju najmanje sve elemente proširenog inspekcijskog pregleda, trebali bi se uzeti u obzir pri izračunu rizičnog profila broda, vremenskih razmaka između inspekcijskih pregleda i ispunjavanja obveze obavljanja inspekcijskih pregleda za svaku državu

⁽¹⁾ SL L 138, 1.6.1999., str. 1.

▼B

članicu. Pored toga, Komisija mora ispitati treba li ubuduće izmijeniti Direktivu 1999/35/EZ kako bi se povećala razina sigurnosti ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih brodova koji plove prema lukama država članica i iz tih luka.

- (23) Potrebno je ispraviti neusklađenosti s odredbama odgovarajućih konvencija. Ako se na brodovima koji podliježu korektivnim mjerama uoče nedostaci nedvojbeno opasni za sigurnost, zdravlje ili okoliš, ti se brodovi trebaju zadržati dok se ti nedostaci ne isprave.
- (24) Treba omogućiti pravo na žalbu protiv naloga o zabrani plovidbe koje izdaju nadležna tijela da bi se spriječile neosnovane odluke koje mogu prouzrokovati nepotrebnu zabranu plovidbe i kašnjenje. Države članice trebale bi surađivati da bi osigurale rješavanje žalbi u razumnom roku u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.
- (25) Tijela i inspektori koji sudjeluju u aktivnostima nadzora države luke ne bi trebali biti u sukobu interesa ni u povezanom interesu s lukom u kojoj se obavlja inspekcijski pregled ili s brodom koji se pregledava. Inspektori trebaju imati odgovarajuće kvalifikacije te biti odgovarajuće osposobljeni da bi mogli održavati i usavršavati sposobnost obavljanja inspekcijskih pregleda. Države članice trebaju surađivati u razvoju i promicanju usklađenog sustava Zajednice za osposobljavanje inspektora i ocjenjivanje njihove stručne osposobljenosti.
- (26) Peljari i lučke vlasti ili tijela trebaju imati mogućnost pružanja korisnih informacija o očitim nepravilnostima utvrđenim na brodu.
- (27) Treba ispitati pritužbe u vezi s uvjetima života i rada na brodu koje ulažu osobe s legitimnim interesom. Svaka osoba koja uloži pritužbu trebala bi biti obaviještena o daljnjim mjerama koje se poduzimaju u vezi s tom pritužbom.
- (28) Potrebna je suradnja između nadležnih tijela država članica i drugih tijela ili organizacija da bi se osigurale učinkovite daljnje mjere za brodove s nedostacima kojima je dopušten nastavak plovidbe, te razmjena informacija o brodovima u luci.
- (29) Budući da je baza podataka inspekcijskih pregleda osnovni dio nadzora države luke, države članice trebale bi osigurati njeno ažuriranje u skladu sa zahtjevima Zajednice.
- (30) Objava informacija o brodovima i njihovim brodarima ili kompanijama koje ne poštuju međunarodne standarde sigurnosti, zaštite zdravlja i zaštite morskog okoliša, uzimajući u obzir veličinu flote pojedine kompanije, može biti učinkovito preventivno sredstvo koje će odvratiti prijevoznike od korištenja takvih brodova i poticaj njihovim vlasnicima za poduzimanje korektivnih mjera. U vezi s informacijama koje će se objaviti, Komisija bi trebala usko surađivati s potpisnicama Pariškog memoranduma i voditi računa o svakoj objavljenoj informaciji da bi se izbjeglo nepotrebno dupliciranje. Države članice trebale bi pružiti odgovarajuće informacije samo jednom.

▼B

- (31) Sve troškove inspekcijskih pregleda koji opravdavaju zabranu plovidbe broda, te troškove nastale odbijanjem zabrane uplovljavanja, trebao bi snositi vlasnik ili brodar.
- (32) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (33) Posebno bi Komisija trebala biti ovlaštena za izmjene ove Direktive radi primjene daljnjih izmjena na konvencije, međunarodne pravilnike i rezolucije povezane s ovom Direktivom, te za određivanje provedbenih pravila za odredbe iz članka 8. i 10. Budući da su te mjere općeg područja primjene, a namijenjene su izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, između ostalog i njenim dopunjavanjem novim elementima koji nisu ključni, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (34) Budući da ciljeve ove Direktive, naime smanjenje broja nedovoljno kvalitetnih brodova u vodama pod nadležnošću država članica poboljšanjem inspekcijskog sustava Zajednice za pomorske brodove i razvojem preventivnih mjera zaštite od onečišćenja mora, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ih se zbog opsega i učinaka može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (35) Obveza prenošenja ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo treba se ograničiti na one odredbe koje predstavljaju temeljnu promjenu u usporedbi s Direktivom 95/21/EZ. Obveza prenošenja neizmijenjenih odredaba proizlazi iz te Direktive.
- (36) Ova Direktiva ne bi smjela dovesti u pitanje obveze država članica u vezi s rokovima prenošenja Direktiva iz Priloga XV., dijela B u nacionalno zakonodavstvo.
- (37) Sustav nadzora države luke, uspostavljen u skladu s ovom Direktivom, treba se početi provoditi istog dana u svim državama članicama. U vezi s tim, Komisija treba osigurati poduzimanje odgovarajućih pripremnih mjera, uključujući testiranje baze podataka inspekcijskih pregleda i osposobljavanje inspektora.
- (38) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽²⁾, države članice se potiču da, za svoje potrebe i u interesu Zajednice, sastave i objave vlastite tablice u kojima će što bolje prikazati korelaciju između ove Direktive i mjera za prijenos u nacionalno zakonodavstvo.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

⁽²⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

▼B

- (39) Da bi se izbjeglo nerazmjerno administrativno opterećenje na neobalne države članice, prema pravilu *de minimis*, tim državama članicama treba dopustiti odstupanje od odredaba ove Direktive, što znači da te države članice nemaju obvezu prenošenja ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo sve dok ispunjavaju određene kriterije.
- (40) Da bi se uzela u obzir činjenica da francuski prekomorski departmani pripadaju različitim geografskim područjima i da su u velikoj mjeri ugovorne strane regionalnih memoranduma o nadzoru države luke izvan okvira Pariškog memoranduma, te da imaju vrlo ograničene prometne tokove s europskim kontinentom, dotičnim državama članicama treba omogućiti da isključe te luke iz sustava nadzora države luke koji se primjenjuje unutar Zajednice,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive doprinijeti drastičnom smanjenju broja nedovoljno kvalitetnih brodova u vodama pod nadležnošću država članica:

- (a) povećanjem usklađenosti s međunarodnim propisima i odgovarajućim propisima Zajednice u području pomorske sigurnosti, zaštite morskog okoliša te uvjeta života i rada na brodovima svih zastava;
- (b) utvrđivanjem zajedničkih kriterija za nadzor brodova koji obavlja država luke i usklađivanjem postupaka za inspekcijski pregled i zabranu plovidbe, oslanjajući se na znanje i iskustvo u okviru Pariškog memoranduma;
- (c) provedbom sustava nadzora države luke unutar Zajednice, na temelju inspekcijskih pregleda unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma, s ciljem da učestalost inspekcijskih pregleda svakog broda ovisi o njegovom rizičnom profilu, tako da brodovi većeg rizika budu podvrgnuti detaljnijim i učestalijim inspekcijskim pregledima.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeća definicije:

1. „konvencije” znači sljedeće konvencije, zajedno s protokolima te izmjenama tih konvencija te najnovije verzije odgovarajućih obveznih kodeksa:
- (a) Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (LL 66);
- (b) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974. (SOLAS 74);
- (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 78/95);

▼B

- (e) Konvencija o Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972. (Colreg 72);
- (f) Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969. (ITC 69);

▼M1

▼B

- (h) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1992. (CLC 92);

▼M1

- (i) Konvencija o radu pomoraca, 2006. (MLC 2006.);
- (j) Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obraćanja na brodovima, 2001. (AFS 2001.);
- (k) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, 2001. (Konvencija o pogonskom ulju).

▼B

2. „Pariški memorandum” znači Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke, potpisan 26. siječnja 1982. u Parizu, u najnovijoj verziji;
3. „Okvir i postupci za dobrovoljnu shemu prosudbe članica IMO-a” znači Rezolucija Skupštine IMO-a, A.974(24);
4. „područje Pariškog memoranduma” dznachi geografsko područje unutar kojeg potpisnice Pariškog memoranduma provode inspekcijske preglede u skladu s Pariškim memorandumom;
5. „brod” znači svako pomorsko plovilo na koje se primjenjuje jedna ili nekoliko konvencija, a plovi pod zastavom države koja nije država luke;
6. „sučelje brod/luka” znači međusobno djelovanje koje se događa kada je brod izravno uključen u aktivnosti transfera osoba, dobara ili usluga iz luke na ili s broda;
7. „brod na sidrištu” znači brod u luci ili akvatoriju u nadležnosti luke, koji nije na vezu, a uključen je u sučelje brod/luka;
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;
9. „nadležno tijelo” znači tijelo pomorske uprave odgovorno za nadzor države luke u skladu s ovom Direktivom;
10. „vrijeme noći” znači svako razdoblje od najmanje sedam sati, kao što je određeno nacionalnim zakonodavstvom, a koje svakako mora uključiti razdoblje između ponoći i 5.00;
11. „osnovni inspekcijski pregled” znači dolazak inspektora na brod radi provjere usklađenosti s odgovarajućim konvencijama i propisima, što uključuje najmanje provjere iz članka 13. stavka 1.;

▼B

12. „detaljniji inspekcijski pregled” znači inspekcijski pregled pri kojem su, u okolnostima iz članka 13. stavka 3., brod, brodska oprema i posada u cjelini ili, prema potrebi, njihovi dijelovi 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 koji obuhvaća najmanje stavke navedene u Prilogu VII. Prošireni inspekcijski pregled može uključiti detaljniji inspekcijski pregled uvijek kada za to postoje utemeljeni razlozi u skladu s člankom 13. stavkom 3.;
14. „pritužba” znači svaka informacija ili izvještaj podnesen od bilo koje osobe ili organizacije s opravdanim interesom u pogledu sigurnosti broda, uključujući i sigurnost i opasnost po zdravlje posade, uvjete života i rada na brodu te sprečavanje onečišćenja;
15. „zabrana plovidbe” znači formalna zabrana brodu da nastavi plovidbu zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili skupno, čine brod nesposobnim za plovidbu;
16. „mjera odbijanja uplovljavanja” znači odluka izdana zapovjedniku broda, kompaniji odgovornoj za brod i državi zastave kojom se obavješćuju da će se brodu zabraniti uplovljavanje u sve luke i sidrišta unutar Zajednice;
17. „zabrana operacija” znači formalna zabrana brodu da nastavi sa započetim radnjama zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili skupno, čine nastavak radnji opasnim;
18. „kompanija” znači fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik);
19. „priznata organizacija” znači klasifikacijsko društvo ili drugo privatno tijelo koje obavlja statutarne poslove u ime uprave države zastave;
20. „statutarna svjedodžba” znači svjedodžba izdana od ili u ime države zastave u skladu s međunarodnim konvencijama;
21. „klasifikacijska svjedodžba” znači dokument kojim se potvrđuje usklađenost s Konvencijom SOLAS 74, poglavljem II-1, dijelom A-1, pravilom 3-1;
22. „baza podataka inspekcijskih pregleda” znači informacijski sustav koji pridonosi provedbi sustava nadzora države luke unutar Zajednice, a sadrži podatke o inspekcijskim pregledima koji se obavljaju u Zajednici i u području Pariškog memoranduma.

▼M1

23. „Svjedodžba o radu pomoraca” znači svjedodžba navedena u Pravilu 5.1.3. MLC-a 2006.
24. „Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca” znači deklaracija navedena u Pravilu 5.1.3. MLC-a 2006.

▼ M1

Sva upućivanja u ovoj Direktivi na konvencije, međunarodne kodekse i rezolucije, uključujući upućivanja u vezi sa svjedodžbama i drugim dokumentima, smatraju se upućivanjima na te konvencije, međunarodne kodekse i rezolucije u njihovoj najnovijoj verziji.

▼ B*Članak 3.***Područje primjene**

1. Ova Direktiva primjenjuje se na sve brodove i njihove posade koji pristaju u lukama ili na sidrištima države članice kako bi uspostavili sučelje brod/luka.

Francuska može odlučiti da luke i sidrišta iz ovog stavka ne uključuju luke i sidrišta u prekomorskim departmanima iz članka 299. stavka 2. Ugovora.

Ako država članica obavlja inspekcijski pregled broda u vodama u njezinoj nadležnosti, osim u luci, to se smatra inspekcijskim pregledom u smislu ove Direktive.

Nijedna odredba ovog članka ne utječe na prava posredovanja koja država članica ima u skladu s odgovarajućim konvencijama.

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

Države članice koje nemaju morske luke moraju dostaviti Komisiji, najkasnije do dana prenošenja Direktive u nacionalno zakonodavstvo, ukupan broj plovila i broj brodova koji su tijekom navedenog trogodišnjeg razdoblja pristali u njihovim lukama te moraju obavijestiti Komisiju o svim naknadnim promjenama navedenih podataka.

2. Ako je bruto tonaža broda manja od 500, države članice primjenjuju važeće odredbe odgovarajuće konvencije te, ako se konvencija ne primjenjuje, poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da dotični brodovi ne predstavljaju očitu opasnost za sigurnost, zdravlje i okoliš. U primjeni ovog stavka države članice ravnaju se prema Prilogu 1. Pariškog memoranduma.

▼ M1

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 detaljnijem inspekcijskom pregledu u skladu s postupcima utvrđenima u Pariškom memorandumu.

▼ B

4. Ribarski brodovi, 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.

▼ M1

5. Mjere donesene u svrhu provedbe ove Direktive ne dovode do smanjenja opće razine zaštite pomoraca u okviru socijalnog prava Unije u područjima na koja se primjenjuje ova Direktiva, u usporedbi sa stanjem koje već prevladava u svakoj državi članici. Ako prilikom provedbe tih mjera nadležno tijelo države luke postane svjesno jasnog kršenja prava Unije na brodovima koji plovo pod zastavom države članice, ono u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i praksom o tome odmah obavješćuje sva druga relevantna nadležna tijela kako bi se prema potrebi poduzele dodatne mjere.

▼ B*Članak 4.***Ovlasti za pregled**

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi imale pravni temelj da na stranim brodovima obavljaju preglede navedene u ovoj Direktivi, u skladu s međunarodnim pravom.

2. Države članice imaju odgovarajuća nadležna tijela kojima se dodjeljuje, na primjer zapošljavanjem, potreban broj osoblja, posebno stručno osposobljenih inspektora za inspekcijski pregled brodova, te poduzimaju odgovarajuće mjere da bi osigurale da inspektori obavljaju svoje dužnosti kao što je predviđeno u ovoj Direktivi, a posebno da budu na raspolaganju za obavljanje inspekcijskih pregleda u skladu s ovom Direktivom.

*Članak 5.***Sustav pregleda i godišnja obveza pregleda**

1. Države članice obavljaju preglede u skladu sa sustavom izbora iz članka 12. i odredbama iz Priloga I.

2. Da bi ispunile godišnju obvezu pregleda, države članice moraju:

(a) obavljati inspekcijske preglede na svim brodovima iz prioritetne skupine I. iz članka 12. točke (a), koji pristaju u njenim lukama i na njenim sidrištima; i

(b) ukupno obaviti godišnje onoliko inspekcijskih pregleda na brodovima iz prioritetnih skupina I. i II. iz članka 12. točaka (a) i (b) koliko iznosi najmanje njihov udio u ukupnom broju inspekcijskih pregleda koji će se obaviti godišnje u Zajednici i na području Pariškog memoranduma. Udio inspekcijskih pregleda za svaku državu članicu temelji se na broju pojedinačnih brodova koji pristaju u lukama dotične države članice u odnosu na ukupni broj pojedinačnih brodova koji pristaju u lukama svake države u Zajednici i na području Pariškog memoranduma.

3. Prilikom izračuna udjela u ukupnom broju inspekcijskih pregleda koji će se godišnje obaviti u Zajednici i na području Pariškog memoranduma, iz točke (b) stavka 2., ne računaju se brodovi na sidrištu, osim ako dotične države članice ne odrede drukčije.



Članak 6.

Načini ispunjavanja obveze inspekcijskih pregleda

Država članica koja ne obavi inspekcijske preglede iz članka 5. stavka 2. točke (a), ispunjava svoje obveze u skladu s tom odredbom ako ti neobavljeni inspekcijski pregledi ne prelaze:

- (a) 5 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. s visokim rizičnim profilom koji pristaju u njenim lukama i sidrištima;
- (b) 10 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I., osim brodova s visokim rizičnim profilom koji pristaju u njenim lukama i sidrištima.

Bez obzira na postotke pod (a) i (b), države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova koji, prema podacima iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Zajednice.

Bez obzira na postotke pod (a) i (b), za brodove iz prioritetne skupine I. koji pristaju na sidrišta, države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova s visokim rizičnim profilom koji, prema podacima iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Zajednice.

Članak 7.

Načini kojima se omogućuje uravnoteženi udio inspekcijskih pregleda unutar Zajednice

1. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I. veći od udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b), smatra se da ispunjava tu obvezu ako broj inspekcijskih pregleda koje je ta država članica obavila na brodovima iz prioritetne skupine I. odgovara najmanje tom udjelu inspekcijskih pregleda i ako ta država članica ne propusti više od 30 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njenim lukama i sidrištima.

2. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetnih skupina I. i II. manji od udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b), smatra se da ispunjava tu obvezu ako ta država članica obavlja inspekcijske preglede brodova iz prioritetne skupine I. u skladu s člankom 5. stavkom 2. točkom (a) i inspekcijske preglede na najmanje 85 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine II. koji pristaju u njenim lukama i sidrištima.

3. Komisija, u svom preispitivanju iz članka 35., posebno ispituje utjecaj ovog članka na obvezu inspekcijskih pregleda, uzimajući u obzir znanje i iskustvo stečeno u Zajednici i u okviru Pariškog memoranduma. Preispitivanje uzima u obzir cilj inspekcijskih pregleda svih brodova koji pristaju u lukama i na sidrištima unutar Zajednice. Prema potrebi, Komisija predlaže dodatne mjere radi poboljšanja učinkovitosti sustava inspekcijskih pregleda koji se primjenjuje u Zajednici te, ako je potrebno, novi pregled utjecaja ovog članka u kasnijoj fazi.



Članak 8.

Odgoda inspekcijskih pregleda i iznimne okolnosti

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

- (a) ako se inspekcijski pregled može obaviti prilikom sljedećeg pristajanja broda u toj državi članici, pod uvjetom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci u Zajednici ili na području Pariškog memoranduma i da ta odgoda nije dulja od 15 dana; ili
- (b) ako se inspekcijski pregled može obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja unutar Zajednice ili na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana, pod uvjetom da država u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed pristane na obavljanje tog inspekcijskog pregleda.

Ako je inspekcijski pregled odgođen u skladu s točkom (a) ili (b) i upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda, ne računa se kao neobavljeni inspekcijski pregled države članice koja ga je odgodila.

Međutim, ako se ne obavi inspekcijski pregled broda iz prioritetne skupine I., taj se brod ne oslobađa inspekcijskog pregleda u sljedećoj luci pristajanja unutar Zajednice u skladu s ovom Direktivom.

2. Ako se na brodu iz prioritetne skupine I. inspekcijski pregled ne obavi zbog operativnih razloga, ne računa se kao neobavljeni inspekcijski pregled, pod uvjetom da je razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda, u sljedećim iznimnim okolnostima:

- (a) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša; ili
- (b) ako brod pristaje samo noću. U tom slučaju države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajući inspekcijski pregled brodova koji redovito pristaju noću.

3. Ako se inspekcijski pregled ne obavi na brodu na sidrištu, ne računa se kao neobavljeni inspekcijski pregled:

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

▼ M1**▼ B***Članak 9.***Prijava dolaska broda**

1. Brodar, agent ili zapovjednik broda koji, u skladu s člankom 14., ispunjava uvjete za prošireni inspekcijski pregled, a plovi prema luci ili sidrištu države članice, prijavljuje dolazak broda u skladu s odredbama iz Priloga III.
2. Po primitku prijave iz stavka 1. ovog članka i članka 4. Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice ⁽¹⁾, lučke vlasti ili tijela ili tijela određena u tu svrhu prosljeđuju tu obavijest nadležnom tijelu.
3. Sve obavijesti iz ovog članka šalju se, koliko je to moguće, elektroničkim sredstvima.
4. Postupci i obrasci koje su uspostavile države članice za potrebe Priloga III. ovoj Direktivi u skladu su s odgovarajućim odredbama iz Direktive 2002/59/EZ o prijavama brodova.

*Članak 10.***Profil rizičnosti broda**

1. Za svaki brod koji pristaje u luci ili na sidrištu države članice, u bazi podataka inspekcijskih pregleda navodi se rizični profil broda na temelju kojeg se određuje prioritet inspekcijskog pregleda, vremenski razmaci između inspekcijskih pregleda i opseg pregleda.
2. Rizični profil broda određuje se kombinacijom općih parametara i povijesnih parametara:
 - (a) Opći parametri

Opći parametri temelje se na vrsti, starosti, zastavi, 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 zabranama plovidbe u određenom razdoblju u skladu s dijelom 1.2. Priloga I. i Prilogom II.

▼ M1

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. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.

⁽¹⁾ SL L 208, 5.8.2002., str. 10.

▼B*Članak 11.***Učestalost inspekcijskih pregleda**

Na brodovima koji pristaju u lukama ili na sidrištima unutar Zajednice moraju se obavljati sljedeći periodični ili dodatni inspekcijski pregledi:

- (a) periodični inspekcijski pregledi brodova obavljaju se u unaprijed određenim vremenskim razmacima ovisno o njihovom rizičnom profilu u skladu s dijelom 1. Priloga I. Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda brodova povećava se sa smanjenjem rizika. Za brodove visokog rizika, taj vremenski razmak ne smije biti dulji od šest mjeseci;
- (b) dodatni inspekcijski pregledi brodova obavljaju se bez obzira na razdoblje proteklo od posljednjeg inspekcijskog pregleda:
 - nadležno tijelo osigurava da se obave inspekcijski pregledi brodova na koje se primjenjuju odlučujući čimbenici iz dijela II. 2.A Priloga I.,
 - mogu se obaviti inspekcijski pregledi brodova na koje se primjenjuju nepredviđeni čimbenici iz dijela II. 2.B Priloga I. Odluku o tom dodatnom inspekcijskom pregledu donosi nadležno tijelo na temelju stručne prosudbe.

*Članak 12.***Odabir brodova za inspekcijski pregled**

Nadležno tijelo osigurava da se odabir brodova za inspekcijski pregled temelji na njihovom rizičnom profilu kao što je određeno u dijelu I. Priloga I., a u slučaju odlučujućih ili nepredviđenih čimbenika u skladu s dijelom II. 2.A i 2.B Priloga I.

Radi inspekcijskog pregleda broda, nadležno tijelo:

- (a) određuje brodove za obvezni inspekcijski pregled, odnosno brodove iz „prioritetne skupine I.”, u skladu sa sustavom izbora iz dijela II. 3.A Priloga I.;
- (b) može odrediti brodove koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled, odnosno brodove iz „prioritetne skupine II.”, u skladu s dijelom II. 3.B Priloga I.

*Članak 13.***Osnovni i detaljniji inspekcijski pregledi**

Države članice osiguravaju da se na brodovima koji su određeni za inspekcijski pregled u skladu s člankom 12. obavi osnovni ili detaljniji inspekcijski pregled:

1. Prilikom svakog osnovnog inspekcijskog pregleda, nadležno tijelo osigurava da inspektor najmanje:
 - (a) provjeri potvrde i dokumente navedene u Prilogu IV. koji moraju biti na brodu u skladu s pomorskim zakonodavstvom Zajednice i konvencijama o sigurnosti i sigurnosnoj zaštiti;

▼B

- (b) prema potrebi provjeri jesu li ispravljani glavni nedostaci utvrđeni prethodnim inspekcijskim pregledom koji je obavila država članica ili država potpisnica Pariškog memoranduma;
 - (c) utvrdi opće stanje broda, uključujući higijenske uvjete na brodu, uključujući prostorije strojeva i nastambi.
2. Ako su nakon inspekcijskog pregleda iz točke 1. u bazu podataka upisani nedostaci koje je potrebno ispraviti u sljedećoj luci pristajanja, nadležno tijelo u toj sljedećoj luci može odlučiti da ne obavi provjere iz točke 1. (a) i (c).
 3. Detaljniji inspekcijski pregled, uključujući i daljnju provjeru ispunjavanja radnih uvjeta na brodu, obavlja se uvijek kada postoje utemeljeni razlozi za vjerovanje da nakon inspekcijskog pregleda iz točke 1. stanje broda ili njegove opreme ili posade uglavnom ne ispunjava odgovarajuće zahtjeve konvencije.

„Očiti razlozi” postoje kada inspektor pronađe dokaze koji po njegovom stručnom mišljenju zahtijevaju detaljniji inspekcijski pregled broda, njegove opreme ili posade.

Primjeri „očitih razloga” utvrđeni su u Prilogu V.

*Članak 14.***Prošireni inspekcijski pregledi**

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

- brodovi s visokim rizičnim profilom,
- putnički brodovi, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za kemikalije i brodovi za rasute terete, stariji od 12 godina,
- brodovi s visokim rizičnim profilom ili putnički brodovi, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za kemikalije i brodovi za rasute terete, stariji od 12 godina, u slučaju odlučujućih ili nepredviđenih čimbenika,
- brodovi na kojima se obavlja ponovni inspekcijski pregled zbog izdane mjere o odbijanju uplovljavanja u skladu s člankom 16.

2. Brodar ili zapovjednik broda osigurava da u rasporedu plovidbe bude dovoljno vremena za obavljanje proširenog inspekcijskog pregleda.

Ne dovodeći u pitanje kontrolne mjere potrebne iz sigurnosnih razloga, brod ostaje u luci do završetka inspekcijskog pregleda.

3. Po primitku najave broda koji ispunjava uvjete za periodični prošireni inspekcijski pregled, nadležno tijelo obavješćuje brod o tome hoće li obaviti prošireni inspekcijski pregled ili ne.

▼M1

4. Opseg proširenog inspekcijskog pregleda, uključujući i rizična područja, naveden je u Prilogu VII. Komisija može donijeti 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 3.

▼B*Članak 15.***Smjernice i postupci za sigurnost i zaštitu**

1. Države članice osiguravaju da njihovi inspektori postupaju u skladu s postupcima i smjericama iz Priloga VI.

2. Što se tiče provjere sigurnosne zaštite, države članice primjenjuju odgovarajuće postupke iz Priloga VI. ovoj Direktivi na sve brodove navedene u članku 3. stavcima 1., 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, koji pristaju u njihovim lukama i na njihovim sidrištima, pod uvjetom da ne plove pod zastavom države luke u kojoj se obavlja inspekcijski pregled.

3. Odredbe članka 14. ove Direktive u vezi s proširenim inspekcijskim pregledima primjenjuju se na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila iz članka 2. (a) i (b) Direktive 1999/35/EZ.

Ako je brod, u skladu s člancima 6. i 8. Direktive 1999/35/EZ, pregledala država domaćin koja nije država zastave, taj posebni pregled upisuje se u bazu podataka inspekcijskih pregleda, ovisno o slučaju, kao detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, te se uzima u obzir u smislu članaka 10., 11. i 12. ove Direktive i za računanje ispunjavanja obveze obavljanja inspekcijskih pregleda za svaku državu članicu, u mjeri u kojoj se taj pregled odnosi na sve točke iz Priloga VII. ovoj Direktivi.

Ne dovodeći u pitanje sprečavanje plovidbe ro-ro putničkih brodova ili brzih putničkih plovila u skladu s člankom 10. Direktive 1999/35/EZ, primjenjuju se, prema potrebi, odredbe ove Direktive o ispravljanju nedostataka, zabrani plovidbe, odbijanju uplovljavanja, dodatnim inspekcijskim pregledima, zabranama plovidbe i odbijanjima uplovljavanja.

▼M1

4. Komisija može donijeti detaljne mjere u svrhu osiguravanja jedinstvene primjene postupaka iz stavka 1. i provjera sigurnosne zaštite iz stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.

▼B*Članak 16.***Mjere odbijanja uplovljavanja za određene brodove**

1. Država članica osigurava da se svakom brodu koji:

— plovi pod zastavom države uvrštene zbog broja zabrana plovidbe na crnu listu, usvojenu u skladu s Pariškim memorandumom na temelju podataka iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe ili mu je izdana zabrana rada prema Direktivi 1999/35/EZ više od dvaput u prethodnih 36 mjeseci u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma, ili

⁽¹⁾ SL L 129, 29.4.2004., str. 6.

▼B

— plovi pod zastavom države uvrštene zbog broja zabrana plovidbe na sivu listu, usvojenu u skladu s Pariškim memorandumom na temelju podataka iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe ili mu je izdana zabrana rada prema Direktivi 1999/35/EZ više od dvaput u prethodna 24 mjeseca u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma,

odbije uplovljavanje u njene luke i sidrišta, osim u slučajevima iz članka 21. stavka 6.

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

2. Mjera odbijanja uplovljavanja odbija se tek nakon isteka tri mjeseca od dana izdavanja tog naloga te kada se ispune uvjeti iz stavaka od 3. do 9. Priloga VIII.

Ako je brodu drugi put odbijeno uplovljavanje, to razdoblje iznosi 12 mjeseci.

3. Posljedica svake sljedeće zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu unutar Zajednice je odbijanje uplovljavanja u svaku luku i sidrište unutar Zajednice. Ovo treće odbijanje uplovljavanja može se ukinuti nakon isteka 24 mjeseca od izdavanja tog naloga samo:

— ako brod vije zastavu države koja nije uvrštena ni u crnu ni u sivu listu iz stavka 1. zbog broja zabrana plovidbe,

— ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate u skladu s Uredbom (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 (preinačena) ⁽¹⁾,

— ako brodom upravlja uspješna kompanija prema dijelu I.1. Priloga I., i

— ako su ispunjeni uvjeti iz stavaka 3. do 9. Priloga VIII.

Svakom brodu koji ne ispunjava kriterije iz ovog stavka, nakon isteka 24 mjeseca od izricanja odbijanja uplovljenja, trajno se odbija uplovljavanje u svaku luku i sidrište unutar Zajednice.

4. Posljedica svake sljedeće zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu unutar Zajednice nakon treće zabrane uplovljavanja je trajno odbijanje uplovljavanja u svaku luku i sidrište unutar Zajednice.

5. Za potrebe ovog članka, države članice postupaju u skladu s postupcima utvrđenim u Prilogu VIII.

⁽¹⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 11.

▼ B*Članak 17.***Izvješće o pregledu za zapovjednika broda**

Po završetku inspekcijskog pregleda, detaljnog inspekcijskog pregleda ili proširenog inspekcijskog pregleda, inspektor sastavlja izvješće u skladu s Prilogom IX. Jedan primjerak izvješća o pregledu dostavlja se zapovjedniku broda.

▼ M1

Ako se nakon detaljnijeg inspekcijskog pregleda utvrdi da uvjeti rada i života na brodu nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a 2006., inspektor bez odlaganja prijavljuje nedostatke zapovjedniku broda, navodeći rokove koji se zahtijevaju za njihovo otklanjanje.

U slučaju da inspektor takve nedostatke smatra značajnima ili ako se nedostaci odnose na moguću pritužbu iz Priloga V. dijela A točke 19., inspektor o nedostacima također obavješćuje odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u državi članici u kojoj se inspekcijski pregled provodi te može:

- (a) obavijestiti predstavnika države zastave;
- (b) dostaviti relevantne informacije nadležnim tijelima sljedeće luke pristajanja.

U pogledu pitanja koja se odnose na MLC 2006., država članica u kojoj se provodi inspekcijski pregled ima pravo uputiti primjerak izvješća inspektora, kojemu se prilažu svi odgovori dobiveni od nadležnih tijela države zastave unutar propisanog roka, glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada s ciljem poduzimanja mjera koje se mogu smatrati primjerenima i opravdanima, kako bi se osiguralo da su takvi podaci zabilježeni te da su s njima upoznate stranke kojima može biti u interesu korištenje odgovarajućih pravnih lijekova.

▼ B*Članak 18.***Pritužbe**

Sve pritužbe upućuju se nadležnom tijelu radi brze početne procjene. Pomoću te procjene može se odrediti je li pritužba opravdana.

U tom slučaju, nadležno tijelo poduzima potrebne radnje u vezi s pritužbom, te posebno osigurava da svatko na koga se ta pritužba izravno odnosi može iznijeti svoje mišljenje.

Ako nadležno tijelo smatra da je pritužba očito neutemeljena, o svojoj odluci i o razlozima za tu odluku obavješćuje podnositelja pritužbe.

▼ M1

Identitet podnositelja pritužbe ne otkriva se zapovjedniku ili brodovlasniku dotičnog broda. Inspektor poduzima odgovarajuće mjere s ciljem čuvanja povjerljivosti pritužbi pomoraca, uključujući osiguravanje povjerljivosti za vrijeme svih razgovora s pomorcima.

▼ B

Države članice obavješćuju upravu države zastave, a prema potrebi jedan primjerak dostavljaju Međunarodnoj organizaciji rada (ILO), o pritužbama koje nisu očito neutemeljene te o daljnjim poduzetim mjerama.

▼ M1*Članak 18.a***Postupci po pritužbi na kopnu prema MLC-u 2006.**

1. O pritužbi pomorca o navodnom kršenju zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), može se izvijestiti inspektora u luci u koju je pristao brod pomorca. U takvim slučajevima inspektor provodi početnu istragu.

2. Gdje je primjereno, ovisno o prirodi pritužbe, početna istraga obuhvaća procjenu jesu li provedeni postupci po pritužbi na brodu predviđeni u Pravilu 5.1.5. MLC-a 2006. Inspektor također može provesti detaljniji inspekcijski pregled u skladu s člankom 13. ove Direktive.

3. Inspektor, gdje je primjereno, nastoji promicati rješavanje pritužbe na razini broda.

4. U slučaju da istraga ili inspekcijski pregled otkriju neusklađenost koja spada u područje primjene članka 19., primjenjuje se taj članak.

5. Ako stavak 4. nije primjenjiv i ako pritužba pomorca koja se odnosi na pitanja obuhvaćena MLC-om 2006. nije razriješena na razini broda, inspektor bez odlaganja obavješćuje državu zastave tražeći, unutar propisanog roka, savjet i plan korektivnih mjera koji je dužna dostaviti država zastave. Izvješće o svim izvršenim inspekcijskim pregledima dostavlja se u elektroničkom obliku u bazu podataka inspekcijskih pregleda iz članka 24.

6. Ako pritužba nije riješena nakon mjera poduzetih u skladu sa stavkom 5., država luke dostavlja primjerak izvješća o inspekcijskom pregledu glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada, zajedno sa svim odgovorima dobivenima od nadležnih tijela države zastave unutar propisanog roka. Odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika države luke obavješćuju se na sličan način. Nadalje, države luke glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada redovito dostavljaju statističke podatke i informacije koji se odnose na riješene pritužbe.

Takvo dostavljanje provodi se kako bi se, na temelju mjera koje se mogu smatrati primjerenima i opravdanima, takve informacije bilježile te da za njih saznaju stranke, uključujući organizacije pomoraca i brodovlasnika, kojima može biti u interesu korištenje odgovarajućih pravnih lijekova.

7. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ovog članka, Komisiji se dodjeljuju provedbene ovlasti u vezi s uspostavom usklađenog elektroničkog obrasca i postupka izvješćivanja o daljnjim mjerama koje poduzimaju države članice. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.

8. Ovaj članak ne dovodi u pitanje članak 18. Članak 18. četvrti stavak primjenjuje se i na pritužbe koje se odnose na pitanja obuhvaćena MLC-om 2006.

▼ B*Članak 19.***Otklanjanje nedostataka i zabrana plovidbe**

1. Nadležno tijelo mora se uvjeriti da su svi nedostaci, potvrđeni ili utvrđeni inspekcijskim pregledom, ispravljeni ili će se ispraviti u skladu s konvencijama.

2. U slučaju nedostataka koji očitro ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili okoliš, nadležno tijelo države zastave u kojoj se obavlja inspekcijski pregled broda osigurava zabranu plovidbe broda ili zabranu operacija tijekom kojih su utvrđeni nedostaci. Rješenje o zabrani plovidbe ili zabrane operacija ne smije se ukinuti sve dok se ne otkloni opasnost ili dok to tijelo ne utvrdi da brod može, ovisno o svim potrebnim uvjetima, isploviti ili nastaviti s radom bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili opasnosti za druge brodove ili ako nema neosnovane opasnosti od onečišćenja morskog okoliša.

▼ M1

2.a U slučaju uvjeta života i rada na brodu koji očitro ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, ili nedostataka koji predstavljaju ozbiljno ili opetovano kršenje zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), nadležno tijelo države luke u kojoj se provodi inspekcijski pregled broda osigurava zadržavanje broda ili zabranu operacija tijekom kojih su uočeni nedostaci.

Nalog o zabrani plovidbe ili zabrana operacija ne ukida se dok se navedeni nedostaci ne otklone ili dok nadležno tijelo ne prihvati plan djelovanja za otklanjanje tih nedostataka i dok se ne uvjeri da će se plan provesti žurno. Prije prihvaćanja plana djelovanja, inspektor se može savjetovati s državom zastave.

▼ B

3. Prilikom stručne procjene o tome treba li brodu zabraniti plovidbu ili ne, inspektor primjenjuje kriterije navedene u Prilogu X.

4. Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju, a upotreba tog uređaja je obvezna u skladu s Direktivom 2002/59/EZ, nadležno tijelo osigurava da se brodu zabrani plovidba.

Ako se taj nedostatak ne može odmah ispraviti u luci zabrane plovidbe, nadležno tijelo može ili dopustiti brodu da nastavi plovidbu do odgovarajućeg remontnog brodogradilišta koje je najbliže luci zabrane plovidbe, u kojem se taj nedostatak može odmah otkloniti, ili može zahtijevati da se nedostatak otkloni u roku od najviše 30 dana, kao što je određeno u smjernicama Pariškog memoranduma. U tom smislu primjenjuju se postupci iz članka 21.

5. U iznimnim okolnostima, kada je ukupno stanje broda očitro nedovoljno kvalitetno, nadležno tijelo može obustaviti inspekcijski pregled broda dok odgovorne strane ne poduzmu mjere potrebne za ispunjavanje odgovarajućih zahtjeva konvencija.

▼ M1

6. U slučaju zabrane plovidbe nadležno tijelo bez odlaganja obavješćuje, u pisanom obliku i uključujući izvješće o inspekcijskom pregledu, upravu države zastave ili, kada to nije moguće, konzula ili, u njegovoj odsutnosti, najbliže diplomatsko predstavništvo te države, o svim okolnostima u kojima se intervencija smatrala potrebnom. Također se, ako je potrebno, obavješćuju imenovani inspektori ili priznate organizacije nadležne za izdavanje klasifikacijskih ili statutarnih svjedodžbi u skladu s konvencijama. Nadalje, ako je plovidba broda spriječena zbog ozbiljnog ili opetovanog kršenja zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), ili zbog uvjeta života i rada na brodu koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, nadležno tijelo bez odlaganja obavješćuje državu zastave te poziva predstavnika države zastave da, ako je moguće, bude nazočan, zahtijevajući od države zastave odgovor u propisanom roku. Nadležno tijelo također bez odlaganja obavješćuje odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u državi luke u kojoj je proveden inspekcijski pregled.

▼ B

7. Ova Direktiva ne dovodi u pitanje dodatne zahtjeve konvencija koji se odnose na obavijesti i postupke izvješćivanja u vezi s nadzorom države luke.

8. Pri obavljanju nadzora države luke u skladu s ovom Direktivom, poduzimaju se sve moguće mjere radi izbjegavanja neopravdane zabrane plovidbe ili kašnjenja broda. Ako je brodu neopravdano izrečena mjera zabrane plovidbe ili mu je uzrokovano neopravdano kašnjenje, vlasnik ili brodar imaju pravo na naknadu svih pretrpljenih gubitaka ili štete. U svim slučajevima navodno neopravdane zabrane plovidbe ili kašnjenja broda, teret dokazivanja je na vlasniku broda ili brodaru.

9. Radi smanjenja preopterećenja luke, nadležno tijelo može dopustiti zadržanom brodu da se premjesti u drugi dio luke ako je takvo premještanje sigurno. Međutim, opasnost od preopterećenja luke ne uzima se u obzir pri donošenju odluke o zabrani plovidbe ili oslobađanju od zabrane plovidbe.

Lučke vlasti ili tijela surađuju s nadležnim tijelom radi lakšeg smještaja broda pod zabranom plovidbe.

10. Lučke vlasti ili tijela obavješćuju se u najkraćem roku o izdavanju rješenja o zabrani plovidbe broda.

*Članak 20.***Pravo na žalbu**

1. Vlasnik broda ili brodar ili njegov predstavnik u državi članici imaju pravo na žalbu protiv rješenja o zabrani plovidbe broda ili mjere odbijanja uplovljavanja od strane nadležnog tijela. Žalba ne uzrokuje odgodu rješenja o zabrani plovidbe broda ili mjere odbijanja uplovljavanja.

2. U tu svrhu države članice uspostavljaju i održavaju odgovarajuće postupke u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvom.

3. Nadležno tijelo propisno obavješćuje zapovjednika broda iz stavka 1. o pravu na žalbu i o praktičnim postupcima u vezi s tim.

▼B

4. Ako se na temelju žalbe ili zahtjeva koje uloži vlasnik broda ili brodar ili njegov predstavnik rješenje o zabrani plovidbe broda ili mjera o odbijanju uplovljavanja poništi ili izmijeni:

- (a) države članice osiguravaju da se baza podataka inspekcijskih pregleda u skladu s tim bez odlaganja izmijeni;
- (b) država članica u kojoj je izdano rješenje o zabrani plovidbe broda ili o mjeri odbijanja uplovljavanja dužna je u roku od 24 sata od takve odluke osigurati da se isprave podaci objavljeni u skladu s člankom 26.

*Članak 21.***Naknadne mjere nakon inspekcijskih pregleda i zabrane plovidbe**

1. Ako se nedostaci iz članka 19. stavka 2. ne mogu otkloniti u luci inspekcijskog pregleda, nadležno tijelo te države članice može dopustiti dotičnom brodu da nastavi plovidbu bez neopravdanog zaustavljanja prema odgovarajućem remontnom brodogradilištu koje je najbliže luci zabrane plovidbe, a odabire ga zapovjednik broda i mjerodavna tijela, u kojem se mogu poduzeti daljnje mjere, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti koje odredi nadležno tijelo države zastave, a s kojima je suglasna ta država članica. Tim se uvjetima osigurava da brod može nastaviti plovidbu bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili opasnosti za druge brodove ili ako nema neosnovane opasnosti od onečišćenja morskog okoliša.

2. Ako je odluka o slanju broda u remontno brodogradilište donesena zbog neusklađenosti s Rezolucijom IMO-a A.744(18), u vezi s dokumentacijom broda ili u vezi s konstrukcijskim nedostacima i oštećenjima, nadležno tijelo može zahtijevati da se u luci zabrane plovidbe obavi mjerenje debljina prije nego što se brodu dopusti isplovljavanje.

3. U okolnostima iz stavka 1., nadležno tijelo države članice u luci inspekcijskog pregleda obavješćuje nadležno tijelo države u kojoj se nalazi remontno brodogradilište, strane navedene u članku 19. stavku 6. i prema potrebi sva druga tijela o svim uvjetima plovidbe.

Nadležno tijelo države članice koje primi tu obavijest obavješćuje tijelo koje je poslalo obavijest o poduzetim mjerama.

4. Države članice poduzimaju mjere kako bi osigurale odbijanje uplovljavanja u sve luke ili sidrišta unutar Zajednice brodovima iz stavka 1. koji isplovljavaju:

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

▼B

Takvo se odbijanje nastavlja sve dok vlasnik broda ili brodar ne dostavi prihvatljivi dokaz nadležnom tijelu države zastave u kojoj je utvrđena neispravnost broda da brod u potpunosti ispunjava sve važeće zahtjeve konvencija.

5. U okolnostima iz stavka 4. točke (a), nadležno tijelo države članice u kojoj je utvrđena neispravnost broda odmah upozorava nadležna tijela svih drugih država članica.

U okolnostima iz stavka 4. točke (b), nadležno tijelo države članice u kojoj se nalazi remontno brodogradilište odmah upozorava nadležna tijela svih drugih država članica.

Prije mjere odbijanja uplovljavanja, država članica može zahtijevati savjetovanje s upravom države zastave dotičnog broda.

6. Odstupajući od odredaba iz stavka 4., mjerodavno tijelo te države luke može dopustiti uplovljavanje u posebnu luku ili sidrište 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, 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.

*Članak 22.***Stručni uvjeti za inspektora**

1. Inspekcijske preglede obavljaju samo inspektori koji ispunjavaju kriterije o osposobljenosti navedene u Prilogu XI. i koje je nadležno tijelo ovlastilo za obavljanje nadzora države luke.

2. Kada nadležno tijelo države luke ne može osigurati traženu stručnost, inspektor tog nadležnog tijela može pomoći svaka osoba koja ima potrebno stručno znanje.

3. Nadležno tijelo, inspektori koji obavljaju nadzor države luke i osobe koje im pomažu ne smiju imati nikakav gospodarski interes u luci inspekcijskog pregleda ni na brodovima koji se pregledavaju, te inspektori ne smiju biti zaposleni ni obavljati poslove u ime nevladinih organizacija koje izdaju statutarne i klasifikacijske svjedodžbe ili koje obavljaju preglede potrebne za izdavanje tih potvrda brodovima.

4. Svaki inspektor ima osobni dokument u obliku osobne iskaznice koji je izdalo njegovo nadležno tijelo u skladu s Direktivom Komisije 96/40/EZ od 25. lipnja 1996. o uspostavljanju zajedničkog obrasca osobne iskaznice za inspektore koji obavljaju nadzor države luke⁽¹⁾.

5. Države članice osiguravaju da se provjeri stručna osposobljenost inspektora i njihovo ispunjavanje minimalnih uvjeta iz Priloga XI. prije nego što ih ovlaste za obavljanje inspekcijskih pregleda, a nakon toga periodično u skladu sa sustavom izobrazbe iz stavka 7.

⁽¹⁾ SL L 196, 7.8.1996., str. 8.

▼B

6. Države članice osiguravaju da inspektori dobiju odgovarajuću izobrazbu u vezi s promjenama u sustavu nadzora države luke koji se primjenjuje u Zajednici, kao što je predviđeno u ovoj Direktivi te izmjenama konvencija.

7. U suradnji s državama članicama, Komisija razvija i promiče usklađeni sustav Zajednice za izobrazbu i procjenu stručne osposobljenosti inspektora za nadzor države luke od strane država članica.

*Članak 23.***Izvešća peljara i lučkih vlasti**

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 plovidbe broda 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 plovidbe broda ili predstavljati opasnost od onečišćenja morskog okoliša, te vlasti ili tijelo odmah obavješćuju nadležno tijelo dotične države luke.

3. Države članice zahtijevaju da peljari i lučke vlasti ili tijela dostavljaju najmanje sljedeće podatke, po mogućnosti u elektroničkom obliku:

— podatke o brodu (ime, identifikacijski broj IMO, pozivni znak i zastavu),

— podatke o plovidbi (posljednju luku pristajanja, luku odredišta),

— opis očitih nepravilnosti utvrđenih na brodu.

4. Države članice osiguravaju da se poduzmu odgovarajuće daljnje mjere u vezi s očitim nepravilnostima koje prijave peljari i lučke vlasti ili tijela te bilježe podatke o poduzetim mjerama.

▼M1

5. Komisiji se dodjeljuju provedbene ovlasti za donošenje mjera za provedbu ovog članka, uključujući usklađene postupke za izvješćivanje o očitim nepravilnostima od strane peljara i lučkih vlasti ili tijela i o daljnjim mjerama koje poduzimaju države članice. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.

*Članak 24.***Baza podataka inspekcijskih pregleda**

1. Komisija uspostavlja, održava i ažurira bazu podataka inspekcijskih pregleda, oslanjajući se na stručno znanje i iskustvo u skladu s Pariškim memorandumom.

Baza podataka inspekcijskih pregleda sadrži sve podatke potrebne za provedbu sustava inspekcijskih pregleda uspostavljenog u skladu s ovom Direktivom te uključuje funkcije navedene u Prilogu XII.

2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da se podaci o stvarnom vremenu uplovljavanja i isplovljavanja svih brodova koji pristaju u njihovim lukama i na sidrištima, zajedno s identifikacijskom oznakom dotične luke, prenesu u razumnom roku u bazu podataka inspekcijskih pregleda preko sustava Zajednice za razmjenu pomorskih informacija SafeSeaNet iz članka 3. točke (s) Direktive 2002/59/EZ. Kada prenesu te podatke u bazu podataka inspekcijskih pregleda preko sustava SafeSeaNet, države članice se oslobađaju obveze dostavljanja podataka u skladu sa stavkom 1.2. te stavkom 2. točkama (a) i (b) Priloga XIV. ovoj Direktivi.

3. Države članice osiguravaju da se podaci u vezi s inspekcijskim pregledima obavljenim 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 podaci preneseni u bazu podataka inspekcijskih pregleda u roku od 72 sata potvrde radi objavljivanja.

4. Na temelju podataka o inspekcijskim pregledima koje dostavljaju države članice, Komisija je u mogućnosti pronaći u bazi podataka sve potrebne podatke u vezi s provedbom ove Direktive, posebno podatke o rizičnom profilu broda, o brodovima koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled, podatke o kretanju brodova te o obvezama obavljanja inspekcijskih pregleda za pojedinu državu članicu.

Države članice imaju pristup svim podacima u bazi podataka inspekcijskih pregleda, koji su bitni za provedbu inspekcijskih postupaka iz ove Direktive.

Državama članicama i trećim potpisnicama Pariškog memoranduma dopušten je pristup svim podacima koje su unijele u bazu podataka inspekcijskih pregleda te podacima o brodovima koji plove pod njihovom zastavom.

*Članak 25.***Razmjena podataka i suradnja**

Svaka država članica osigurava da njezina lučka tijela i druga mjero-davna tijela tijelu nadležnom za nadzor države luke dostave sljedeće vrste podataka kojima raspolažu:

— podatke prijavljene u skladu s člankom 9. i Prilogom III.,

▼B

- podatke o brodovima koji nisu dostavili nikakve podatke u skladu sa zahtjevima iz ove Direktive, Direktive 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000. o lučkim uređajima za prihvat brodskog otpada i ostataka tereta ⁽¹⁾ i Direktive 2002/59/EZ, te prema potrebi u skladu s Uredbom (EZ) br. 725/2004.,
- podatke o brodovima koji su isplovili, a nisu ispunili zahtjeve iz članka 7. ili 10. Direktive 2000/59/EZ,
- podatke o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplove iz luke zbog sigurnosnih razloga,
- podatke o očitim nepravilnostima u skladu s člankom 23.

*Članak 26.***Objavljivanje podataka**

Komisija objavljuje i održava na javnim internetskim stranicama podatke o inspekcijskim pregledima, izrečenim mjerama zabrane plovidbe brodova i odbijanja uplovljavanja brodovima u skladu s Prilogom XIII., oslanjajući se na stručno znanje i iskustvo u okviru Pariškog memoranduma.

*Članak 27.***Objavljivanje popisa kompanija s lošim i vrlo lošim rezultatima**

Komisija uspostavlja i redovito objavljuje na javnim mrežnim stranicama podatke o kompanijama čiji se rezultati, u pogledu rizičnog profila broda iz dijela I. Priloga I., smatraju lošima i vrlo lošima u posljednja tri mjeseca ili dulje.

▼M1

Komisiji se dodjeljuju provedbene ovlasti za utvrđivanje pojedinosti za objavljivanje podataka iz prvog stavka, kriterija za prikupljanje relevantnih podataka i učestalosti ažuriranja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 3.

▼B*Članak 28.***Naknada troškova**

1. Ako se inspekcijskim pregledima iz članka 13. i 14. potvrde ili utvrde nedostaci u vezi sa zahtjevima Konvencije koji nalažu zabranu plovidbe brodu, sve troškove koji se odnose na inspekcijske preglede u svim redovitim obračunskim razdobljima snosi brodovlasnik ili brodar ili njegov predstavnik u državi luke.

2. Za sve troškove u vezi s inspekcijskim pregledima koje obavljaju nadležna tijela države članice u skladu s odredbama iz članka 16. i članka 21. stavka 4. terete se vlasnik broda ili brodar.

⁽¹⁾ SL L 332, 28.12.2000., str. 81.

▼B

3. U slučaju zabrane plovidbe broda, sve troškove u vezi sa zadržavanjem broda u luci snosi vlasnik broda ili brodar.

4. Zabrana plovidbe ne smije se ukinuti sve dok ne budu plaćeni svi troškovi u cijelosti ili dok se ne dobije odgovarajuće jamstvo za naknadu troškova.

*Članak 29.***Podaci za praćenje provedbe**

Države članice dostavljaju Komisiji podatke iz Priloga XIV. u vremenskim razmacima navedenim u tom Prilogu.

*Članak 30.***Praćenje ispunjavanja odredaba te rezultata država članica**

Da bi osigurala učinkovitu provedbu ove Direktive, te radi praćenja cjelokupnog funkcioniranja sustava nadzora države luke unutar Zajednice u skladu s člankom 2. točkom (b)(i) Uredbe (EZ) br. 1406/2002, Komisija prikuplja potrebne podatke te obilazi države članice.

▼M1*Članak 30.a***Delegirani akti**

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 30.b, u vezi s izmjenama Priloga VI., kako bi se popisu iz navedenog Priloga dodale daljnje upute o nadzoru države luke, koje je usvojila Organizacija Pariškog memoranduma.

*Članak 30.b***Izvršavanje ovlasti**

1. Ovlasti za donošenje delegiranih akata dodjeljuju se Komisiji podložno uvjetima utvrđenim u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 30.a dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina od 20. kolovoza 2013. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produžuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produženju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 30.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

▼ M1

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članka 30.a stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produžuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*Članak 31.***Odbor**

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan člankom 3. Uredbe (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁾. Taj Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne donese mišljenje o nacrtu provedbenog akta koji treba usvojiti sukladno članku 10. stavku 3., članku 23. stavku 5. i članku 27. drugom stavku, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta te se primjenjuje članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Članak 33.***Provedbena pravila**

Kod utvrđivanja provedbenih pravila iz članka 10. stavka 3., članka 14. stavka 4., članka 15. stavka 4., članka 18.a stavka 7., članka 23. stavka 5. i članka 27. u skladu s postupcima iz članka 31. stavka 3., Komisija posebno pazi da navedena pravila uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u okviru sustava inspekcijskih pregleda u Uniji te se naslanjaju na stručno znanje iz Pariškog memoranduma.

▼ B*Članak 34.***Sankcije**

Države članice određuju sustav sankcija za kršenje nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale primjenu tih sankcija. Predviđene kazne su učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

⁽¹⁾ SL L 324, 29.11.2002., str. 1.



Članak 35.

Preispitivanje

Komisija preispituje provedbu ove Direktive najkasnije do 30. lipnja 2012. Ovim preispitivanjem ispituje se među ostalim ispunjavanje ukupnih obveza Zajednice u vezi s inspekcijским pregledima u skladu s člankom 5., broj inspektora za nadzor države luke u svakoj državi članici, broj obavljenih inspekcijских pregleda, te ispunjavanje godišnje obveze inspekcijских pregleda za svaku državu članicu i provedba članaka 6., 7. i 8.

Komisija dostavlja rezultate preispitivanja Europskom parlamentu i Vijeću, te na temelju preispitivanja određuje je li potrebno predlagati izmjene Direktive ili dodatno zakonodavstvo u tom području.

Članak 36.

Provedba i obavješćivanje

1. Države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 31. prosinca 2010..

One primjenjuju te odredbe od 1. siječnja 2011.

2. Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Te mjere također sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage i smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Načine tog upućivanja i formulaciju takve izjave određuju države članice.

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

4. Pored toga, Komisija redovito obavješćuje Europski parlament i Vijeće o napretku u provedbi ove Direktive unutar država članica, posebno radi ujednačene primjene sustava inspekcijских pregleda u Zajednici.

Članak 37.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 95/21/EZ, kako je izmijenjena direktivama iz dijela A Priloga XV. stavlja se izvan snage, s učinkom od 1. siječnja 2011., ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova prenošenja direktiva iz dijela B Priloga XV. u nacionalno zakonodavstvo.

▼B

Upućivanja na direktivu stavlenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu XVI. ovoj Direktivi.

Članak 38.

Stupanje na snagu

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

Članak 39.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

*PRILOG I.***ELEMENTI SUSTAVA NADZORA DRŽAVE LUKE U ZAJEDNICI****(iz članka 5.)**

Sustav nadzora države luke u Zajednici uključuje ove elemente:

I. Rizični profil broda

Rizični profil broda određuje se kombinacijom sljedećih općih i povijesnih parametara:

1. Opći parametri**(a) Vrsta broda**

Putnički brodovi, tankeri za ulje i kemikalije, tankeri za plin i brodovi za rasute terete smatraju se rizičnim brodovima.

(b) Starost broda

Brodovi stariji od 12 godina smatraju se rizičnim brodovima.

(c) Rezultati države zastave

i. Brodovi koji plove pod zastavom države s visokim postotkom zadržavanja unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se rizičnim brodovima.

ii. Brodovi koji plove pod zastavom države s niskim postotkom zadržavanja unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se manje rizičnim brodovima.

iii. Brodovi koji plove pod zastavom države za koju je obavljen pregled i prema potrebi predložen plan korektivnih mjera, u skladu s Okvirom i postupcima za sustav dobrovoljne kontrole država članica IMO-a, smatraju se manje rizičnim brodovima. Kad se donesu mjere iz članka 10. stavka 3., država zastave tog broda mora dokazati usklađenost s Kodeksom za provedbu obveznih dokumenata IMO-a.

(d) Priznate organizacije

i. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije s lošim ili vrlo lošim rezultatima u pogledu postotka zadržavanja unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se rizičnim brodovima.

ii. Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije s dobrim rezultatima u pogledu postotka zadržavanja unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se manje rizičnim brodovima.

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 određenim na temelju nedostataka i postotka zadržavanja njenih brodova unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se rizičnim brodovima.

▼B

- ii. Brodovi kompanije s dobrim rezultatima određenim na temelju nedostataka i postotka zadržavanja njenih brodova unutar Zajednice i na području Pariškog memoranduma smatraju se manje rizičnim brodovima.

2. Povijesni parametri

- i. Brodovi koji su zadržani više od jedanput smatraju se rizičnim brodovima.
- ii. Brodovi kojima je tijekom inspekcijskog pregleda ili inspekcijskih pregleda u razdoblju iz Priloga II. utvrđen manji broj nedostataka od broja navedenog u Prilogu II. smatraju se manje rizičnim brodovima.
- iii. Brodovi koji nisu zadržani u razdoblju iz Priloga II. smatraju se manje rizičnim brodovima.

Parametri rizika kombiniraju se ponderiranjem, što odražava relativni utjecaj pojedinog parametra na ukupni rizik broda da bi se odredili sljedeći rizični profili:

- brod visokog rizika,
- brod srednjeg rizika,
- brod niskog rizika.

Pri određivanju navedenih rizičnih profila veća se važnost pridaje parametrima za vrstu broda, rezultate države zastave, priznate organizacije i rezultate kompanije.

II. Inspekcijski pregledi broda

1. Periodični inspekcijski pregledi

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

Države članice obavljaju periodične inspekcijske preglede na:

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

2. Dodatni inspekcijski pregledi

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

▼B

2.A. Odlučujući čimbenici

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

- brodovi koji su, od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Zajednici ili na području Pariškog memoranduma, zbog sigurnosnih razloga isključeni ili povučeni iz svoje klase,
- brodovi koji su bili predmet izvješća ili obavijesti druge države članice,
- brodovi kojih nema u bazi podataka inspekcijskih pregleda,
- brodovi:
 - koji su pretrpjeli sudar, havariju ili nasukavanje na putu prema luci,
 - koji su bili optuženi za navodno kršenje odredaba o ispuštanju opasnih tvari ili otpadnih voda, ili
 - koji su pogrešno ili opasno manevrirali, pri čemu nisu poštovali plovidbene sustave IMO-a, ni pravila i postupke sigurnosti plovidbe.

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 koji se nisu uskladili s važećom verzijom preporuke IMO-a o plovidbi kroz prilaze Baltičkom moru,
- brodovi sa svjedodžbama koje su izdale bivše priznate organizacije kojima je priznanje oduzeto od posljednjeg inspekcijskog pregleda u Zajednici ili na području Pariškog memoranduma,
- brodovi za koje su peljari ili lučke vlasti ili tijela prijavili očite nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost za okoliš u skladu s člankom 23. ove Direktive,
- brodovi koji nisu ispunili odgovarajuće zahtjeve u vezi s obavješćivanjem iz članka 9. ove Direktive, iz Direktive 2000/59/EZ, Direktive 2002/59/EZ te prema potrebi iz Uredbe (EZ) br. 725/2004,

▼M1

- 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.

▼B

- brodovi koji su prethodno bili zadržani prije više od tri mjeseca,
- brodovi na kojima su utvrđeni izraziti nedostaci, osim onih kojima su nedostaci trebali biti ispravljani u roku od 14 dana nakon isplovljenja i onih kojima su nedostaci trebali biti ispravljani prije isplovljenja,
- brodovi na kojima su utvrđeni problemi u vezi s teretom, posebno sa štetnim i opasnim teretom,

▼B

- 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 parametara, te im je time razina rizika veća.

▼M1

- brodovi za koje je dogovoren plan djelovanja za otklanjanje nedostataka iz članka 19. stavka 2.a, ali u odnosu na koje provedbu tog plana nije provjerio inspektor.

▼B

3. Sustav odabira

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

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima visokog rizika koji nisu pregledani u posljednjih šest mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijim od 12 godina, srednjeg rizika, 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 ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijim od 12 godina, srednjeg rizika, 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 visokog rizika te na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijim od 12 godina,
- detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijim od 12 godina.

3.B. Ako nadležno tijelo odluči pregledati brod iz prioritete skupine II.:

(a) prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima visokog rizika koji nisu pregledani u posljednjih pet mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijim od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijim od 12 godina, niskog rizika, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca;

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

▼B

- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijim od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili
 - svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijim od 12 godina, niskog rizika, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca;
- (c) u slučaju odlučujućeg čimbenika:
- detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima visokog rizika ili na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijim od 12 godina,
 - detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijim od 12 godina.



PRILOG II.

OBRAZAC RIZIČNOG PROFILA BRODA

(iz članka 10. stavka 2.)

		Profil					
		Brod visokog rizika (HRS)		Brod srednjeg rizika (SRS)	Brod niskog rizika (LRS)		
Opći parametri		Kriteriji	Ponderirani bodovi	Kriteriji	Kriteriji		
1	Vrsta broda	Tanker za kemikalije Tanker za plin Tanker za ulje Brod za rasute terete Putnički brod	2	brod ni visokog ni niskog rizika	Sve vrste		
2	Starost broda	sve vrste > 12 g.	1		Sve starosti		
3a	Zastava	Lista BGW	Crna – VHR, HR, M do HR		2	Bijela	
			Crna - MR		1		
3b		Pregled IMO	–		–	Da	
4a	Priznata organizacija	Rezultati	H		–	–	Dobri
			M		–	–	–
			L		Loši	1	–
			VL		Vrlo loši	–	–
4b		Priznata od EU-a	–		–	Da	
5	Kompanija	Rezultati	H	–	–	Dobri	
			M	–	–	–	
			L	Loši	2	–	
			VL	Vrlo loši	–	–	
Povijesni parametri							
6	Broj nedostataka utvrđenih pri svakom inspekcijskom pregledu u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	Ne ispunjava uvjete za inspekcijski pregled	–	≤ 5 (i najmanje 1 inspekcijski pregled obavljen u prethodnih 36 mjeseci)		
7	Broj zabrane plovidbe u prethodnih 36 mjeseci	Zabrana plovidbe	≥ 2 zabrane plovidbe	1	Nijedna zabrana plovidbe		

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.***PRIJAVA****(iz članka 9. stavka 1.)**

Podaci koje treba dostaviti u skladu s člankom 9. stavkom 1.:

Najmanje tri dana prije predviđenog vremena uplovljavanja u luku ili na sidrište ili, ako je predviđeno da putovanje traje manje od tri dana, prije isplovljenja iz prethodne luke ili sidrišta, lučkim vlastima ili tijelu ili u tu svrhu imenovanim tijelima dostavljaju se sljedeći podaci:

- (a) podaci za identifikaciju broda (ime, pozivni znak, identifikacijski broj IMO ili broj MMSI);
- (b) predviđeno trajanje pristajanja;
- (c) za tankere:
 - i. oblik: jednostruka oplata, jednostruka oplata sa SBT-om, dvostruka oplata;
 - ii. stanje tankova tereta i balasta: puni, prazni, inertirani;
 - iii. obujam i vrsta tereta;
- (d) planirane aktivnosti u luci ili na sidrištu odredišta (ukrcaj, iskrcaj, drugo);
- (e) planirani propisani inspekcijski pregledi te veći radovi na održavanju i popravci koje treba obaviti u luci odredišta;
- (f) datum posljednjeg proširenog inspekcijskog pregleda u području Pariškog memoranduma.

▼B*PRILOG IV.***POPIS SVJEDODŽBI I DOKUMENATA****(iz članka 13. stavka 1.)**

1. Međunarodna svjedodžba o baždarenju (1969.).
2. — Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda,
 - Svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda,
 - Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda,
 - Svjedodžba o sigurnosti radiouređaja teretnog broda,
 - Svjedodžba o oslobađanju, uključujući, prema potrebi, specifikaciju tereta,
 - Svjedodžba o sigurnosti teretnog broda.
3. Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda (ISSC).
4. Trajni zapis o brodu.
5. Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju;
 - Svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju.
6. Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju;
 - Svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju.
7. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem.
8. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih razlivenih tekućina.
9. Međunarodna svjedodžba o teretnim linijama (1966.);
 - Međunarodna svjedodžba o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji.
10. Knjiga o uljima, dijelovi I. i II.
11. Knjiga o teretu.
12. Uvjerenje o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu.
13. Svjedodžbe ili drugi dokumenti potrebni u skladu s odredbama STCW 78/95.

▼M1

14. Zdravstvene svjedodžbe (vidjeti MLC 2006.).
15. Tablica rasporeda rada na brodu (vidjeti MLC 2006. i STCW 78/95).
16. Zapisi o satima rada i odmora pomoraca (vidjeti MLC 2006.).

▼B

17. Informacije o stabilnosti.
18. Preslika Potvrde o usklađenosti i Potvrda o upravljanju sigurnošću, izdana u skladu s Međunarodnim kodeksom o sigurnom vođenju broda i sprečavanju onečišćenja (SOLAS 74, poglavlje IX.).
19. Svjedodžbe o čvrstoći brodskog trupa i strojnih uređaja, koje izdaju odgovarajuće priznate organizacije (zahtijeva se samo ako brod održava klasu pri priznatoj organizaciji).
20. Potvrda o usklađenosti s posebnim zahtjevima za brodove koji prevoze opasne tvari.
21. Svjedodžba o sigurnosti brzog plovila i dozvola za rad brzog plovila.

▼B

22. Poseban popis ili manifest opasne robe, ili detaljni plan slaganja tereta.
23. Brodski dnevnik u vezi s evidencijom ispitivanja i vježbi, uključujući vježbe sigurnosne zaštite, te dnevnik evidencije inspekcijskih pregleda i održavanja sredstava i uređaja za spašavanje te sustava protupožarne zaštite.
24. Svjedodžba o sigurnosti broda posebne namjene.
25. Svjedodžba o sigurnosti pokretne obalne bušeće jedinice.
26. Za tankere za ulje, zapis o sustavu nadzora i upravljanja ispuštanja ulja za posljednje putovanje u balastu.
27. Raspored za uzbunu, protupožarni plan, te za putničke brodove plan nadzora u slučaju oštećenja.
28. Plan hitnih mjera u slučaju onečišćenja uljem.
29. Mapa izvještaja o pregledu (za brodove za rasute terete i tankere za ulje).
30. Izvješća prethodnih inspekcijskih pregleda u nadzoru države luke.
31. Za ro-ro putničke brodove, podaci o najvećem omjeru A/A.
32. Potvrda o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju.
33. Priručnik za slaganje i pričvršćivanje tereta.
34. Plan upravljanja smećem i knjiga izvještaja o smeću.
35. Sustav za podršku odlučivanju za zapovjednike putničkih brodova.
36. Plan suradnje sa službom traganja i spašavanja (SAR) za putničke brodove na redovitim linijama.
37. Popis operativnih ograničenja za putničke brodove.
38. Knjiga broda za rasute terete.
39. Plan ukrcavanja i iskrcavanja tereta za brodove za rasute terete.
40. Polica osiguranja ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građansko-pravne odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem, 1992.).
41. Potvrde koje se zahtijevaju u skladu s Direktivom 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorska potraživanja ⁽¹⁾.
42. Potvrda koja se zahtijeva u skladu s Uredbom (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća ⁽²⁾.
43. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka.
44. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama.

▼M1

45. Svjedodžba o radu pomoraca.
46. Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca, dijelovi I. i II.
47. Međunarodna svjedodžba o sustavu protiv obrastanja.
48. Potvrda o osiguranju ili neko drugo financijsko jamstvo u pogledu građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem.

▼M2

49. Svjedodžba o popisu opasnih materijala odnosno potvrda o sukladnosti, u skladu s Uredbom (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾.

⁽¹⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 128.

⁽²⁾ SL L 131, 28.5.2009., str. 24.

⁽³⁾ Uredba (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EZ (SL L 330 od 10.12.2013., str. 1).

▼ **M3**

50. Dokument o usklađenosti izdan u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ SL L 123, 19.5.2015., str. 55.

▼B*PRILOG V.***PRIMJERI „UTEMELJENIH RAZLOGA”****(iz članka 13. stavka 3.)**

- A. Primjeri utemeljenih razloga za detaljni inspekcijski pregled
1. Brodovi navedeni u dijelu 2A i 2.B Priloga I.
 2. Knjiga o uljima ne vodi se pravilno.
 3. Pregledom potvrda i druge dokumentacije utvrđene su netočnosti.
 4. Naznake da članovi posade ne mogu ispuniti zahtjeve u vezi s komunikacijom na brodu iz članka 18. Direktive 2008/106/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o minimalnoj razini osposobljavanja pomoraca ⁽¹⁾.
 5. Svjedodžba je dobivena prijevarom ili vlasnik svjedodžbe nije osoba kojoj je svjedodžba prvotno izdana.
 6. Svjedodžbu zapovjednika broda, časnika ili nižeg člana posade izdala je država koja nije ratificirala STCW 78/95.
 7. Dokaz da se postupci u vezi s teretom i drugi postupci ne izvode sigurno ili u skladu sa smjernicama IMO-a, npr. sadržaj kisika u glavnom dovodu inertnog plina u tankove tereta je iznad propisane maksimalne razine.
 8. Zapovjednik tankera za ulje ne ispunjava obvezu podnošenja evidencije sustava za nadzor i kontrolu ispuštanja ulja za posljednje putovanje u balastu.
 9. Nedostaje ažurirani raspored za uzbunu, ili članovi posade nisu upoznati sa svojim dužnostima u slučaju požara ili naredbe o napuštanju broda.
 10. Odašiljanje lažnih signala za uzbunu, nakon čega nisu provedeni odgovarajući postupci opoziva.
 11. Nedostaje glavna oprema ili uređaji propisani konvencijama.
 12. Izrazito loši higijenski uvjeti na brodu.
 13. Dokaz, na temelju općeg dojma i opažanja inspektora, da postoji veliko oštećenje trupa ili konstrukcije ili nedostaci koji mogu ugroziti konstrukciju broda, vodonepropusnost na brodu ili otpornost broda na vremenske uvjete.
 14. Informacije ili dokaz da zapovjednik broda ili posada nisu upoznati s osnovnim postupcima na brodu u pogledu sigurnosti broda ili sprečavanja onečišćenja, ili da se ti postupci ne provode.
 15. Nedostaje tablica rasporeda rada na brodu ili evidencija sati rada i odmora pomoraca.
- ▼M1**
16. Dokumenti koji se zahtijevaju na temelju MLC-a 2006. nisu dostavljeni ili se ne vode ili se vode s krivotvorenim podacima ili dokumenti koji su dostavljeni ne sadrže podatke koji se zahtijevaju na temelju MLC-a 2006. ili su nevaljani po drugoj osnovi.
 17. Uvjeti života i rada na brodu nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a 2006.
 18. Postoji utemeljena sumnja da je brod promijenio zastavu u svrhu izbjegavanja poštovanja MLC-a 2006.

⁽¹⁾ SL L 323, 3.12.2008., str. 33.

▼ M1

19. Podnesena je pritužba u kojoj se tvrdi da određeni uvjeti života i rada na brodu nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a 2006.

▼ B

- B. Primjeri utemeljenih razloga za nadzor sigurnosne zaštite na brodu
 1. Inspektor može, tijekom početnog inspeksijskog pregleda, utvrditi utemeljene razloge za dodatne mjere nadzora sigurnosne zaštite:
 - 1.1. ISSC nije valjan ili je istekao.
 - 1.2. Brod ima nižu razinu sigurnosne zaštite nego luka.
 - 1.3. Nisu provedene vježbe u vezi sa sigurnosnom zaštitom.
 - 1.4. Evidencija posljednjih 10 sučelja brod/luka ili brod/brod je nepotpuna.
 - 1.5. Postoji dokaz ili je uočeno da ključni članovi osoblja na brodu ne mogu međusobno komunicirati.
 - 1.6. Opažanjem je utvrđeno da postoje veliki nedostaci u sustavu sigurnosne zaštite.
 - 1.7. Informacije trećih osoba, kao što su izvješća ili pritužbe u vezi s informacijama o sigurnosnoj zaštiti.
 - 1.8. Brod ima naknadno izdanu privremenu međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda (ISSC), a prema stručnoj procjeni inspektora, jedan od razloga zašto su brod ili kompanija zahtijevali takvu svjedodžbu je da izbjegnju potpuno usklađivanje s poglavljem XI-2 Konvencije SOLAS 74 i dijelom A Kodeksa ISPS nakon isteka valjanosti prve privremene svjedodžbe. U dijelu A Kodeksa ISPS navedene su okolnosti u kojima se može izdati privremena svjedodžba.
 2. Ako se utvrde navedeni utemeljeni razlozi, inspektor odmah obavještuje nadležno tijelo za sigurnosnu zaštitu (osim u slučaju da je inspektor ujedno i službena osoba ovlaštena za sigurnosnu zaštitu). Nadležno tijelo za sigurnosnu zaštitu potom odlučuje o daljnjim potrebnim mjerama nadzora uzimajući u obzir razinu sigurnosne zaštite u skladu s pravilom 9. iz poglavlja XI. Konvencije SOLAS 74.
 3. Za druge utemeljene razloge osim već navedenih nadležna je službena osoba za sigurnosnu zaštitu.



PRILOG VI.

POSTUPCI ZA NADZOR BRODOVA

(iz članka 15. stavka 1.)

Prilog I. Pariškom memorandumu, „Postupci nadzora države luke”, te sljedeće upute iz Pariškog memoranduma, u ažuriranim verzijama:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Uputa 33/2000/02: Operativni nadzor na ro-ro putničkim i putničkim brodovima),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Uputa 35/2002/02: Smjernice za inspektore nadzora države luke u vezi s elektroničkim kartama),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Uputa 36/2003/08: Smjernice za inspeksijske preglede radnih i životnih uvjeta),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Uputa 37/2004/02: Smjernice u skladu s Konvencijom STCW 78/95 s izmjenama),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Uputa 37/2004/05: Smjernice o inspeksijskom pregledu u vezi sa satima rada/odmora),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Uputa 37/2004/10: Smjernice za inspektore nadzora države luke u vezi sa sigurnosnom zaštitom),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Uputa 38/2005/02: Smjernice za inspektore nadzora države luke za provjeru zapisivača podataka o putovanju (VDR)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Uputa 38/2005/05: Smjernice u vezi s Prilogom I. Konvenciji MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Uputa 38/2005/07: Smjernice o nadzoru sustava za procjenu stanja (CAS) tankera za ulje s jednostrukom oplatom),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Uputa 39/2006/01: Smjernice za inspektore nadzora države luke u vezi s Kodeksom ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Uputa 39/2006/02: Smjernice za inspektore nadzora države luke u vezi s nadzorom GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Uputa 39/2006/03: Optimizacija kontrolne liste zabrana i prijava),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Uputa 39/2006/10: Smjernice za inspektore nadzora države luke za ispitivanje tankova balasta i simulaciju kvara glavnog napajanja električnom energijom (test ispada električnog sustava)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Uputa 39/2006/11: Smjernice za provjeru konstrukcije brodova za rasute terete),

▼B

- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Uputa 39/2006/12: Kodeks ponašanja inspektora nadzora države luke),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Uputa 40/2007/04: Kriteriji za procjenu odgovornosti priznatih organizacija),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Uputa 40/2007/09: Smjernice za inspekcijske preglede u nadzoru države luke radi usklađivanja s Prilogom VI. Konvenciji MARPOL 73/78).

*PRILOG VII.***PROŠIRENI INSPEKCIJSKI PREGLEDI BRODOVA****(iz članka 14.)**

Prošireni inspekcijski pregled posebno se odnosi na opće stanje ovih rizičnih područja:

- dokumentacije,
- stanja konstrukcije,
- otpornosti na vremenske uvjete,
- sustava za slučaj nužde,
- radioveza,
- postupaka s teretom,
- protupožarne zaštite,
- alarmnih uređaja,
- radnih i životnih uvjeta,
- navigacijske opreme,
- sredstava za spašavanje,
- opasnih tvari,
- pogonskih i pomoćnih strojeva,
- sprečavanja onečišćenja.

Pored toga, ovisno o praktičnoj izvedbi ili mogućim ograničenjima u pogledu sigurnosti osoba, broda ili luke, prošireni inspekcijski pregled uključuje provjeru specifičnih elemenata rizičnih područja ovisno o vrsti plovila koje se pregledava, kao što je određeno u skladu s člankom 14. stavkom 3.



PRILOG VIII.

**ODREDBE U VEZI SA ZABRANOM UPLOVLJAVANJA U LUKE I NA
SIDRIŠTA UNUTAR ZAJEDNICE**

(iz članka 16.)

1. Ako su ispunjeni uvjeti navedeni u članku 16. stavku 1., nadležno tijelo luke u kojoj je brod zadržan treći put obavješćuje zapovjednika broda pisanim putem da će se izdati mjera odbijanja uplovljavanja koja počinje važiti odmah nakon što brod isplovi iz luke. Mjera odbijanja uplovljavanja primjenjuje se odmah nakon što brod isplovi iz luke nakon otklanjanja nedostataka koji su uzrokovali zabranu plovidbe.
2. Nadležno tijelo šalje presliku mjere o odbijanju uplovljavanja upravi države zastave, dotičnoj priznatoj organizaciji, drugim državama članicama i drugim potpisnicama Pariškog memoranduma, Komisiji i Tajništvu Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo dužno je bez odlaganja ažurirati bazu podataka inspekcijskih pregleda podacima o odbijanju uplovljavanja.
3. Da bi ukinuli mjere odbijanja uplovljavanja, vlasnik ili brodar moraju uputiti službeni zahtjev nadležnom tijelu države članice koja je izdala nalog o odbijanju 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 na brodu obavljen obilazak.
4. Zahtjevu za ukidanje mjere o odbijanju uplovljavanja mora se, prema potrebi, priložiti dokument klasifikacijskog društva koje je klasificiralo brod nakon obilaska inspektora klasifikacijskog društva, koji dokazuje da je brod u skladu s klasifikacijskim normama koje to društvo propisuje. Klasifikacijsko društvo nadležnom tijelu dostavlja dokaz da je na brodu obavljen obilazak.
5. Mjera odbijanja uplovljavanja može se ukinuti tek nakon što je proteklo razdoblje iz članka 16. ove Direktive i nakon ponovnog inspekcijskog pregleda broda u dogovorenoj luci.

Ako se dogovorena luka nalazi u državi članici, nadležno tijelo te države može, na zahtjev nadležnog tijela koje je izdalo nalog o odbijanju uplovljavanja, dopustiti brodu da uplovi u dogovorenu luku da bi obavilo ponovni inspekcijski pregled. U tom slučaju, u luci se ne smiju obavljati nikakvi postupci s teretom sve dok se ne ukine mjera odbijanja uplovljavanja.

6. Ako se zabrana plovidbe koja je imala za posljedicu izdavanje naloga o odbijanju uplovljavanja odnosila na nedostatke u konstrukciji broda, nadležno tijelo koje je izdalo nalog o odbijanju uplovljavanja može zahtijevati da neki prostori, uključujući prostore za teret i tankove, budu dostupni za pregled tijekom ponovnog inspekcijskog pregleda.
7. Ponovni inspekcijski pregled obavlja nadležno tijelo države članice koja je izdala mjeru odbijanja uplovljavanja ili nadležno tijelo luke odredišta uz suglasnost nadležnog tijela države članice koja je izdala mjeru odbijanja uplovljavanja. Nadležno tijelo može zahtijevati da se ponovni inspekcijski pregled mora najaviti do 14 dana unaprijed. Toj državi članici treba dostaviti zadovoljavajući dokaz da brod u potpunosti ispunjava važeće zahtjeve konvencija.
8. Ponovni inspekcijski pregled sastoji se od proširenog inspekcijskog pregleda koji mora obuhvatiti najmanje odgovarajuće elemente iz Priloga VII.
9. Sve troškove ovog proširenog inspekcijskog pregleda snosi vlasnik ili brodar.

▼B

10. Ako rezultati proširenog inspekcijskog pregleda ispunjavaju zahtjeve države članice u skladu s Prilogom VII., mjera odbijanja uplovljavanja mora se ukinuti, a kompanija broda mora o tome biti pismeno obaviještena.
11. Nadležno tijelo o svojoj odluci pismeno obavješćuje i upravu države zastave, dotično klasifikacijsko društvo, druge države članice, druge potpisnice Pariškog memoranduma, Komisiju i Tajništvo Pariškog memoranduma. Nadležno tijelo dužno je bez odlaganja ažurirati bazu podataka inspekcijskih pregleda podacima o ukidanju naloga o odbijanju uplovljavanja.
12. Podaci o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje u luke unutar Zajednice moraju biti dostupni u bazi podataka inspekcijskih pregleda i objavljeni u skladu s odredbama iz članka 26. i Priloga XIII.



PRILOG IX.

IZVJEŠĆE O INSPEKCIJSKOM PREGLEDU

(iz članka 17.)

Izvjeshće o inspekcijskom pregledu mora sadržavati najmanje ove elemente:

I. Općenito

1. Nadležno tijelo koje je sastavilo izvješće
2. Datum i mjesto inspekcijskog pregleda
3. Ime pregledanog broda
4. Zastava
5. Vrsta broda (kao što je navedeno u Svjedodžbi o upravljanju sigurnošću)
6. Identifikacijski broj IMO
7. Pozivni znak
8. Bruto tonaža (BT)
9. Nosivost (prema potrebi)
10. Godina gradnje određena na temelju datuma navedenog u svjedodžbama o sigurnosti broda
11. Klasifikacijsko društvo ili klasifikacijska društva te, prema potrebi, svaka druga organizacija koja je tom brodu izdala klasifikacijske svjedodžbe
12. Priznata organizacija ili priznate organizacije i/ili svaka druga strana koja je tom brodu izdala svjedodžbe u ime države zastave, u skladu s važećim konvencijama
13. Ime i adresa kompanije ili broдача
14. Ime i adresa zakupca odgovornog za izbor broda i vrstu zakupa u slučaju brodova koji prevoze terete u razlivenom ili rasutom stanju
15. Konačni datum sastavljanja izvješća o inspekcijskom pregledu
16. Naznaka o mogućem objavljivanju detaljnih podataka o inspekcijskom pregledu ili zabrani plovidbe.

II. Podaci o inspekcijskom pregledu

1. Svjedodžbe izdane na temelju odgovarajućih konvencija, tijelo ili organizacija koja je izdala dotičnu svjedodžbu ili svjedodžbe, uključujući datum izdavanja i isteka valjanosti
2. Dijelovi ili elementi broda koji su pregledani (u slučaju detaljnog ili proširenog inspekcijskog pregleda)
3. Luka i datum posljednjeg međupregleda ili godišnjeg ili obnovljenog pregleda te ime organizacije koja je obavila pregled
4. Vrsta inspekcijskog pregleda (inspekcijski pregled, detaljni inspekcijski pregled, prošireni inspekcijski pregled)
5. Vrsta nedostataka
6. Poduzete mjere.

▼B

III. Dodatni podaci u slučaju zabrane plovidbe

1. Datum izdavanja rješenja o zabrani plovidbe
2. Datum ukidanja rješenja o zabrani plovidbe
3. Vrsta nedostataka koji su razlog odluke o zabrani plovidbe (ako je potrebno, upute na konvencije)
4. Naznaka, prema potrebi, o tome jesu li priznata organizacija ili neko drugo privatno tijelo koje je obavilo pregled odgovorni u vezi s nedostacima koji su pojedinačno ili zajedno uzrokovali zabranu plovidbe
5. Poduzete mjere.



PRILOG X.

KRITERIJI ZA ZABRANU PLOVIDBE BRODA

(iz članka 19. stavka 3.)

UVOD

Prije određivanja jesu li nedostaci utvrđeni inspekcijskim pregledom razlog za zabranu plovidbe broda, inspektor mora primijeniti kriterije navedene dalje u tekstu u točkama 1. i 2.

U točki 3. navedeni su primjeri nedostataka koji sami po sebi mogu biti razlog za zabranu plovidbe broda (vidjeti članak 19. stavak 4.).

Ako je razlog zabrani plovidbe rezultat slučajnog oštećenja nastalog za vrijeme plovidbe broda prema luci, ne izdaje se nalog o zabrani plovidbe pod uvjetom:

- (a) da su se poštovale odredbe iz pravila I/11(c) Konvencije SOLAS 74 u vezi s obavješćivanjem uprave države zastave, imenovanog inspektora ili priznate organizacije odgovorne za izdavanje odgovarajuće svjedodžbe;
- (b) da su prije uplovljavanja u luku zapovjednik ili vlasnik broda dostavili tijelu nadzora države luke podatke o okolnostima nesreće i pretrpljenoj šteti te podatke o predviđenom obavješćivanju uprave države zastave;
- (c) da su na brodu poduzete mjere za otklanjanje nedostataka, prihvatljive za nadležno tijelo; i
- (d) da je nadležno tijelo provjerilo, nakon obavijesti o provedenim mjerama, jesu li otklonjeni nedostaci koji su očito ugrožavali sigurnost, zdravlje ili okoliš.

1. Glavni kriteriji

Prilikom stručne procjene o tome treba li brodu zabraniti plovidbu ili ne, inspektor mora primijeniti ove kriterije:

Određivanje vremena:

Brodovi koji predstavljaju opasnost za nastavak plovidbe mora im se zabraniti plovidba nakon prvog inspekcijskog pregleda bez obzira na to koliko će vremena brod ostati u luci.

Kriterij:

Brodu se zabranjuje plovidba ako su nedostaci na brodu tako veliki da se inspektor mora vratiti kako bi se uvjerio jesu li ti nedostaci ispravljani prije isplovljenja broda.

Potreba da se inspektor vrati na brod ukazuje na težinu nedostataka. Međutim, to ne nalaže takvu obvezu u svakom slučaju. To znači da nadležno tijelo mora na bilo koji način, po mogućnosti ponovnim obilaskom, provjeriti jesu li nedostaci otklonjeni prije isplovljavanja.

2. Primjena glavnih kriterija

Prilikom odlučivanja o tome jesu li utvrđeni nedostaci na brodu dovoljno ozbiljni da mogu biti razlog za zabranu plovidbe broda, inspektor mora procijeniti:

- 1. ima li brod odgovarajuće valjane dokumente;
- 2. ima li brod posadu u skladu s dokumentom o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu.

▼ B

Za vrijeme inspekcijskog pregleda inspektor mora procijeniti jesu li brod i/ili posada sposobni:

3. sigurno ploviti tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
4. sigurno postupati s teretom, prevoziti teret i nadgledati stanje tereta tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
5. sigurno upravljati strojarnicom tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
6. održavati odgovarajući pogon i kormilarenje tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
7. učinkovito ugasiti požar u bilo kojem dijelu broda tijekom sljedećeg putovanja;
8. brzo i sigurno napustiti brod te prema potrebi izvesti spašavanje tijekom sljedećeg putovanja;
9. sprečavati onečišćenje okoliša tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
10. održavati odgovarajuću stabilnost tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
11. održavati odgovarajuću vodonepropusnost tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
12. održavati vezu u slučaju opasnosti, ako je potrebno, tijekom sljedećeg putovanja;
13. osigurati sigurne i zdrave uvjete na brodu tijekom cijelog sljedećeg putovanja;
14. osigurati što više informacija u slučaju nesreće.

Ako je odgovor na bilo koju od navedenih procjena negativan, uzimajući u obzir sve utvrđene nedostatke, potrebno je ozbiljno razmotriti zabranu plovidbe broda. Kombinacija manjih nedostataka također može biti razlog za zabranu plovidbe broda.

3. Radi lakšeg korištenja navedenih smjernica za inspektore, slijedi popis nedostataka koji se smatraju toliko ozbiljnima da mogu biti razlog za zabranu plovidbe broda, a razvrstani su prema odgovarajućim konvencijama i/ili kodeksima. Taj popis nije potpun.

3.1. *Općenito*

Nedostatak valjanih potvrda i dokumenata propisanih odgovarajućim pravnim aktima. Međutim, brodovi koji plove pod zastavom država koje nisu potpisnice odgovarajuće konvencije ili nisu provele neke druge odgovarajuće pravne akte, nemaju pravo imati svjedodžbe predviđene Konvencijom ili drugim odgovarajućim pravnim aktima. Zato nedostatak potrebnih svjedodžbi sam po sebi ne bi trebao biti razlog za zabranu plovidbe tih brodova; međutim, primjenom klauzule „bez povoljnijih uvjeta” zahtijeva se da brod u osnovi ispunjava odredbe prije isplavljanja.

3.2. *Područja prema SOLAS 74*

1. Neispravan rad porivnih i drugih bitnih strojeva te električnih instalacija.
2. Nedovoljna čistoća strojarnice, prevelika količina mješavine zauzljene vode u kaljužama, izolacija cijevi, uključujući ispušne cijevi u strojarnici, onečišćena uljem, neispravan rad kaljužnih pumpnih uređaja.

▼B

3. Neispravan rad generatora za slučaj nužde, rasvjete, akumulatora i sklopki.
 4. Neispravan rad glavnog i pomoćnog kormilaraskog uređaja.
 5. Nedostatak, nedovoljan kapacitet ili vrlo loše stanje osobnih sredstava za spašavanje, plovila za preživljavanje i uređaja za spuštanje.
 6. Nedostatak, neusklađenost ili vrlo loše stanje sustava za otkrivanje požara, protupožarnog alarma, opreme za gašenje požara, stabilnih uređaja za gašenje požara, ventilacijskih ventila, protupožarnih zaklopki, naprava za brzo zatvaranje, toliko da ne mogu ispunjavati svoju namjenu.
 7. Nedostatak, vrlo loše stanje ili neispravan rad protupožarne zaštite na prostoru teretne palube na tankerima.
 8. Nedostatak, neusklađenost ili oštećenost svjetala, oznaka ili zvučnih signala.
 9. Nedostatak ili neispravan rad radioopreme za opasnost i sigurnost.
 10. Nedostatak ili neispravan rad navigacijske opreme, uzimajući u obzir odredbe iz pravila V/16.2 Konvencije SOLAS 74.
 11. Nedostatak ispravljenih pomorskih navigacijskih karata i/ili svih drugih odgovarajućih navigacijskih publikacija potrebnih za planirano putovanje, uzimajući u obzir da se pomorske karte mogu zamijeniti tipno odobrenim sustavom za prikaz elektroničkih pomorskih karata i pridruženih podataka (ECDIS), koji se temelji na službenim podacima.
 12. Nedostatak neiskreće ispušne ventilacije u pumpnim stanicama za teret.
 13. Velike nepravilnosti u pogledu radnih zahtjeva, kao što je navedeno u odjeljku 5.5. Priloga I. Pariškom memorandumu.
 14. Broj, sastav ili svjedodžbe posade nisu u skladu s dokumentom o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu.
 15. Neprovođenje programa proširenih pregleda u skladu s pravilom 2. iz poglavlja XI. Konvencije SOLAS 74.
- 3.3. *Područja prema Kodeksu IBC*
1. Prijevoz tvari koji nije naveden u Svjedodžbi o sposobnosti ili nepotpuni podaci o teretu.
 2. Nedostatak ili oštećenje visokotlačnih sigurnosnih naprava.
 3. Električne instalacije same po sebi nisu sigurne ili ne odgovaraju zahtjevima iz kodeksa.
 4. Izvori zapaljenja na opasnim mjestima.
 5. Kršenje posebnih odredaba.
 6. Prekoračenje najveće dopuštene količine tereta po tanku.
 7. Nedovoljna toplinska zaštita osjetljivih proizvoda.
- 3.4. *Područja prema Kodeksu IGC*
1. Prijevoz tvari koji nije naveden u Svjedodžbi o sposobnosti ili nepotpuni podaci o teretu.
 2. Nedostaju naprave za zatvaranje u prostorijama nastambi ili službenim prostorijama.
 3. Pregrada nije plinonepropusna.
 4. Neispravne zračne brane.
 5. Nedostaju ili su neispravni ventili za brzo zatvaranje.

▼B

6. Nedostaju ili su neispravni sigurnosni ventili.
7. Električne instalacije same po sebi nisu sigurne ili ne odgovaraju zahtjevima iz kodeksa.
8. Ne rade ventilatori u prostorima tereta.
9. Ne rade tlačni alarmi u teretnim tankovima.
10. Neispravan uređaj za otkrivanje plina i/ili uređaj za otkrivanje otrovnog plina.
11. Prijevoz tvari koje treba zabraniti, bez valjane potvrde o zabrani.

3.5. Područja prema LL 66

1. Velike oštećene ili korodirane ili udubljene površine na oplati i pripadajućim ukrepama na palubi i trupu, koje utječu na sposobnost broda za plovidbu ili na izdržljivost lokalnih opterećenja, ako nisu obavljani privremeni popravci radi plovidbe do luke u kojoj će se obaviti trajni popravci.
2. Utvrđena nedovoljna stabilnost.
3. Nedostatak odgovarajućih i pouzdanih informacija u propisanom obliku koje brzo i jednostavno omogućuju zapovjedniku da organizira ukrcaj i balastiranje broda tako da se održi sigurna stabilnost u svim fazama i u različitim uvjetima plovidbe te da se izbjegne pojava svih neprihvatljivih opterećenja brodske konstrukcije.
4. Nedostatak, znatno oštećenje ili neispravnost naprava za zatvaranje, uređaja za zatvaranje grotala te vodonepropusnih vrata.
5. Prekrzanost.
6. Nedostaju oznake gaza ili su nečitljive.

3.6. Područja prema MARPOL 73/78, Prilogu I.

1. Nedostatak, znatno oštećenje ili neispravan rad opreme za filtriranje zauljene vode, sustava za nadzor i kontrolu ispuštanja ulja ili alarmnog uređaja 15 ppm.
2. Preostali kapacitet tanka za zauljene mješavine i/ili tanka za uljne ostatke nije dovoljan za planirano putovanje.
3. Nema knjige o uljima.
4. Ugrađen nedopušteni obilazni izljev.
5. Dokumentacija s izvješćem o pregledu nedostaje ili nije u skladu s pravilom 13G(3)(b) MARPOL 73/78.

3.7. Područja prema MARPOL 73/78, Prilogu II.

1. Nedostaje priručnik P&A.
2. Teret nije kategoriziran.
3. Nedostaje knjiga o teretu.
4. Prijevoz uljevitih tvari bez ispunjavanja zahtjeva ili bez odgovarajuće izmijenjene i dopunjene svjedodžbe.
5. Ugrađen nedopušteni obilazni izljev.

3.8. Područja prema MARPOL 73/78, Prilogu V.

1. Nedostaje plan upravljanja smećem.
2. Nedostaje knjiga o smeću.
3. Osoblje na brodu nije upoznato sa zahtjevima o odlaganju/izbacivanju iz plana upravljanja smećem.

▼ B3.9. *Područja prema STCW 78/95 i Direktivi 2008/106/EZ*

1. Pomorcima nedostaje svjedodžba, odgovarajuća svjedodžba, valjana dozvola ili ne mogu dokazati na temelju isprava da su upravi države zastave podnijeli zahtjev za ovlaštenje.
2. Dokaz da je svjedodžba dobivena prijevarom ili da vlasnik svjedodžbe nije osoba kojoj je svjedodžba prvotno izdana.
3. Nisu ispunjeni važeći zahtjevi uprave države zastave u vezi s najmanjim brojem članova posade za sigurnu plovidbu.
4. Organizacija palubne straže i straže u stroju nije u skladu sa zahtjevima koje je za brod odredila uprava države zastave.
5. U straži nedostaje osoba osposobljena za upravljanje opremom bitnom za sigurnost plovidbe, sigurnost radioveze ili za sprečavanje onečišćenja mora.
6. Nedostaje dokaz stručne osposobljenosti za zaduženja pomoraca u pogledu sigurnosti broda i sprečavanja onečišćenja.
7. Za prvu stražu na početku putovanja i za sljedeće smjene straže nije moguće osigurati osobe dovoljno odmorne i općenito sposobne za rad.

3.10. ► **M1** *Područja prema MLC-u 2006.* ◀

1. Nedovoljno hrane za plovidbu do sljedeće luke.
2. Nedovoljno pitke vode za plovidbu do sljedeće luke.
3. Izrazito nehigijenski uvjeti na brodu.
4. Nema grijanja u prostorijama nastambi na brodu koji plovi u područjima s vrlo niskim temperaturama.
5. Slaba ventilacija u prostorijama nastambi na brodu.
6. Prolazi/nastambe zakrčeni smećem, opremom ili teretom ili drugi opasni uvjeti u prolazima/nastambama.
7. Jasni dokazi da su osoblju na straži i drugom osoblju zaduženom za prvu stražu i sljedeće smjene smanjene sposobnosti zbog umora.

▼ M1

8. Uvjeti na brodu očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca.
9. Neusklađenost predstavlja ozbiljno ili opetovano kršenje zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca) koji se odnose na uvjete života i rada pomoraca na brodu, kako je utvrđeno u svjedodžbi o radu pomoraca i deklaraciji o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca broda.

▼ B3.11. *Slučajevi koji ne moraju biti razlog zabranama plovidbe broda, ali u kojima se npr. moraju privremeno obustaviti postupci s teretom.*

Neispravan rad (ili održavanje) sustava inertnog plina, opreme ili strojeva povezanih s teretom smatra se dovoljnim razlogom za zaustavljanje postupaka s teretom.



PRILOG XI.

MINIMALNI KRITERIJI ZA INSPEKTORE

(iz članka 22. stavaka 1. i 5.)

1. Inspektori moraju imati odgovarajuće teoretsko znanje o brodovima i plovidbi brodova te praktično iskustvo na tom području. Moraju biti osposobljeni za provedbu odredaba konvencija te odgovarajućih postupaka nadzora države luke. To znanje i osposobljenost za provedbu međunarodnih odredaba i odredaba Zajednice moraju biti stečeni dokumentiranim programima izobrazbe.
2. Inspektori moraju, kao najmanji uvjet, imati:
 - (a) odgovarajuću stručnu spremu u pomorskoj ili nautičkoj ustanovi i odgovarajuće iskustvo u plovidbi kao ovlašteni brodski časnik koji ima ili je imao valjanu svjedodžbu o osposobljenosti STCW II/2 ili III/2, bez ograničenja u pogledu područja rada, pogonske snage ili tonaže; ili
 - (b) položen ispit koji priznaje nadležno tijelo za brodograđevnog inženjera, strojarskog inženjera ili inženjera pomorskog prometa, te najmanje pet godina iskustva na tim poslovima; ili
 - (c) odgovarajuću sveučilišnu ili jednakovrijednu diplomu te odgovarajuću izobrazbu i osposobljenost za inspektora sigurnosti plovidbe.
3. Inspektor mora imati:
 - najmanje jednu godinu radnog staža kao inspektor države zastave odgovoran za preglede i certifikaciju u skladu s konvencijama ili za nadzor djelatnosti priznatih organizacija kojima su povjereni statutarni poslovi, ili
 - jednak stupanj osposobljenosti stečen terenskom izobrazbom od najmanje jedne godine, sudjelovanjem u inspeksijskim pregledima nadzora države luke pod vodstvom iskusnih inspektora nadzora države luke.
4. Inspektori navedeni pod 2.(a) moraju imati najmanje pet godina pomorskog iskustva, uključujući i razdoblja plovidbene službe u svojstvu časnika palube ili časnika stroja, ili inspektora države zastave ili pomoćnog inspektora nadzora države luke. To iskustvo uključuje razdoblje od najmanje dvije godine plovidbene službe u svojstvu časnika palube ili stroja.
5. Inspektori moraju imati sposobnost usmenog i pismenog komuniciranja s pomorcima na jeziku koji je najzastupljeniji u pomorskoj plovidbi.
6. Prihvaćaju se i inspektori koji ne ispunjavaju navedene kriterije ako su na dan donošenja ove Direktive zaposleni u tijelu države članice nadležnom za nadzor države luke.
7. Ako u državi članici inspeksijske preglede iz članka 15. stavaka 1. i 2. obavljaju inspektori nadzora države luke, ti inspektori moraju imati odgovarajuću stručnu spremu te zadovoljavajuće teoretsko znanje i praktično iskustvo na području pomorske sigurnosti. To obično uključuje:
 - (a) dobro poznavanje pomorske sigurnosti i njene primjene na poslove koji se pregledavaju;
 - (b) dobro praktično znanje o tehnologijama i tehnikama u području sigurnosti;
 - (c) znanje o načelima, postupcima i metodama inspeksijskog pregleda;
 - (d) praktično znanje o poslovima koji se pregledavaju.

*PRILOG XII.***FUNKCIJE BAZE PODATAKA INSPEKCIJSKIH PREGLEDA****(iz članka 24. stavka 1.)**

1. Baza podataka inspekcijskih pregleda mora imati barem ove funkcije:
 - sadržavati podatke o inspekcijskim pregledima država članica i svih potpisnica Pariškog memoranduma,
 - pružati podatke o rizičnom profilu broda i o brodovima koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled,
 - izračunavati obveze pojedine države članice u pogledu inspekcijskih pregleda,
 - osigurati bijelu, sivu i crnu listu država zastave, iz članka 16. stavka 1.,
 - pružati podatke o rezultatima kompanija,
 - odrediti elemente rizičnih područja koje treba provjeriti prilikom svakog inspekcijskog pregleda.
2. Baza podataka inspekcijskih pregleda mora imati mogućnost prilagodbe budućem razvoju i mogućnost povezivanja s drugim bazama podataka Zajednice o pomorskoj sigurnosti, uključujući SafeSeaNet, koje pružaju podatke o stvarnom pristajanju brodova u lukama država članica, te s odgovarajućim nacionalnim informacijskim sustavima.
3. Predviđena je hiperveza između baze podataka inspekcijskih pregleda i informacijskog sustava Equasis. Države članice moraju poticati inspektore na korištenje javnih i privatnih baza podataka o inspekcijskim pregledima brodova, koje su dostupne preko informacijskog sustava Equasis.



PRILOG XIII.

OBJAVLJIVANJE PODATAKA U VEZI S INSPEKCIJSKIM PREGLEDIMA, ZABRANAMA PLOVIDBE BRODOVA I ODBIJANJEM UPLOVLJAVANJA U LUKE I SIDRIŠTA DRŽAVA ČLANICA

(iz članka 26.)

1. Podaci objavljeni u skladu s člankom 26. moraju uključivati sljedeće:
 - (a) ime broda;
 - (b) identifikacijski broj IMO;
 - (c) vrstu broda;
 - (d) bruto tonažu (BT);
 - (e) godinu gradnje određenu na temelju datuma navedenog u svjedodžbama o sigurnosti broda;
 - (f) naziv i adresu kompanije;
 - (g) u slučaju brodova koji prevoze tekućine ili krute terete u rasutom stanju, ime i adresu zakupca koji je odgovoran za izbor broda i vrstu zakupa;
 - (h) državu zastave;
 - (i) klasifikacijske i statutarne svjedodžbe izdane u skladu s odgovarajućim konvencijama te tijelo ili organizaciju koji su izdali svaku od tih svjedodžbi, uključujući datum izdanja i isteka valjanosti;
 - (j) luku i datum posljednjeg međupregleda ili godišnjeg pregleda za svjedodžbe navedene pod točkom (i) te naziv tijela ili organizacije koja je obavila pregled;
 - (k) datum, državu, luku zabrane plovidbe.
2. Za brodove koji su zadržani, podaci objavljeni u skladu s člankom 26. moraju uključivati i:
 - (a) broj zabrana plovidbe u proteklih 36 mjeseci;
 - (b) datum ukidanja zabrana plovidbe;
 - (c) trajanje zabrana plovidbe u danima;
 - (d) razloge zabrana plovidbe, navedene jasno i izričito;
 - (e) naznaku, prema potrebi, je li priznata organizacija koja je obavila pregled odgovorna u vezi s nedostacima koji su pojedinačno ili zajedno uzrokovali zabranu plovidbe;
 - (f) opis poduzetih mjera u slučaju broda kojemu je dopušten nastavak plovidbe do najbližeg odgovarajućeg remontnog brodogradilišta;
 - (g) ako je brodu odbijeno uplovljavanje u sve luke ili sidrišta unutar Zajednice, jasno i izričito navedene razloge za te mjere.



PRILOG XIV.

PODACI KOJI SE DOSTAVLJAJU RADI PRAĆENJA PROVEDBE

(iz članka 29.)

1. Svake godine države članice Komisiji moraju dostaviti sljedeće podatke iz prethodne godine najkasnije do 1. travnja:

- 1.1. Broj inspektora koji djeluju u njihovo ime u okviru nadzora države luke

Ti se podaci moraju dostaviti Komisiji na sljedećem obrascu ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Luka/područje	Broj inspektora s punim radnim vremenom	Broj honorarnih inspektora	Zamjena (B) s punim radnim vremenom	Ukupno
	(A)	(B)	(C)	(A + C)
Luka X/ili Područje X ...				
Luka X/ili Područje X ...				
UKUPNO				

- 1.2. Ukupni broj pojedinačnih brodova koji su uplovili u njihove luke na nacionalnoj razini. Taj podatak je broj brodova obuhvaćenih ovom Direktivom koji su uplovili u njihove luke na nacionalnoj razini, pri čemu se računaju samo jedanput.

2. Države članice moraju:

- (a) dostaviti Komisiji svakih šest mjeseci popis pristajanja pojedinačnih brodova, osim putničkih i teretnih trajekata na redovitim linijama, koji su uplovili u njihove luke ili koji su obavijestili lučke vlasti ili tijela o dolasku na sidrište, navodeći za svako kretanje broda njegov identifikacijski broj IMO, datum dolaska i luku. Popis se dostavlja u obliku proračunske tablice koja omogućuje automatsko pretraživanje i obradu navedenih podataka. Popis se dostavlja u roku od 4 mjeseca od završetka razdoblja na koje se podaci odnose;

i

- (b) dostaviti Komisiji odvojene popise redovitih putničkih trajektnih linija i redovitih teretnih trajektnih linija iz točke (a) najkasnije šest mjeseci od provedbe ove Direktive, a nakon toga svaki put kad nastanu promjene u tim linijama. Popis sadrži za svaki brod identifikacijski broj IMO, ime i liniju na kojoj plovi. Popis se dostavlja u obliku proračunske tablice koja omogućuje automatsko pretraživanje i obradu navedenih podataka.

⁽¹⁾ Ako inspeksijski pregledi koji se obavljaju u okviru nadzora države luke predstavljaju samo dio rada inspektora, ukupni broj inspektora mora se zamijeniti jednakovrijednim brojem inspektora s punim radnim vremenom. Ako isti inspektor radi u nekoliko luka ili geografskih područja, treba izračunati odgovarajući ekvivalent honorarnih inspektora u svakoj luci.

⁽²⁾ Ovi podaci moraju se dostaviti na nacionalnoj razini i za svaku luku u dotičnoj državi članici. U smislu ovog Priloga, luka je pojedina luka ili geografsko područje kojim se bavi jedan inspektor ili skupina inspektora, a prema potrebi obuhvaća nekoliko pojedinačnih luka.



PRILOG XV.

DIO A

**Direktiva stavljena izvan snage s naknadnim izmjenama
(iz članka 37.)**

Direktiva Vijeća 95/21/EZ
(SL L 157, 7.7.1995., str. 1.)

Direktiva Vijeća 98/25/EZ
(SL L 133, 7.5.1998., str. 19.)

Direktiva Komisije 98/42/EZ
(SL L 184, 27.6.1998., str. 40.)

Direktiva Komisije 1999/97/EZ
(SL L 331, 23.12.1999., str. 67.)

Direktiva 2001/106/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 19, 22.1.2002., str. 17.)

Direktiva 2002/84/EZ Europskog parlamenta i Vijeća Samo članak 4.
(SL L 324, 29.11.2002., str. 53.)

DIO B

**Popis rokova prenošenja u nacionalno zakonodavstvo
(iz članka 37.)**

Direktiva	Rok prenošenja u nacionalno zakonodavstvo
Direktiva 95/21/EZ	30. lipnja 1996.
Direktiva 98/25/EZ	30. lipnja 1998.
Direktiva 98/42/EZ	30. rujna 1998.
Direktiva 1999/97/EZ	13. prosinca 2000.
Direktiva 2001/106/EZ	22. srpnja 2003.
Direktiva 2002/84/EZ	23. studenoga 2003.



PRILOG XVI.

Korelacijska tablica
(iz članka 37.)

Direktiva 95/21/EZ	Ova Direktiva
Članak 1., uvodni tekst	Članak 1., uvodni tekst
Članak 1., prva alineja	Članak 1.(a)
Članak 1., druga alineja	Članak 1.(b)
—	Članak 1.(c)
Članak 2., uvodni tekst	Članak 2., uvodni tekst
Članak 2. stavak 1., uvodni tekst	Članak 2. stavak 1. uvodni tekst
Članak 2. stavak 1. prva alineja	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 2. stavak 1. druga alineja	Članak 2. stavak 1. točka (b)
Članak 2. stavak 1. treća alineja	Članak 2. stavak 1. točka (c)
Članak 2. stavak 1. četvrta alineja	Članak 2. stavak 1. točka (d)
Članak 2. stavak 1. peta alineja	Članak 2. stavak 1. točka (e)
Članak 2. stavak 1. šesta alineja	Članak 2. stavak 1. točka (f)
Članak 2. stavak 1. sedma alineja	Članak 2. stavak 1. točka (g)
Članak 2. stavak 1. osma alineja	Članak 2. stavak 1. točka (h)
Članak 2. stavak 2.	Članak 2. stavak 2.
—	Članak 2. stavak 3.
—	Članak 2. stavak 4.
Članak 2. stavak 3.	Članak 2. stavak 5.
Članak 2. stavak 4.	—
—	Članak 2. stavak 6.
—	Članak 2. stavak 7.
Članak 2. stavak 5.	Članak 2. stavak 8.
—	Članak 2. stavak 9.
—	Članak 2. stavak 10.
Članak 2. stavak 6.	Članak 2. stavak 11.
Članak 2. stavak 7.	Članak 2. stavak 12.
Članak 2. stavak 8.	Članak 2. stavak 13.
—	Članak 2. stavak 14.
Članak 2. stavak 9.	Članak 2. stavak 15.
—	Članak 2. stavak 16.
Članak 2. stavak 10.	Članak 2. stavak 17.
—	Članak 2. stavak 18.
—	Članak 2. stavak 19.

▼B

Direktiva 95/21/EZ	Ova Direktiva
—	Članak 2. stavak 20.
—	Članak 2. stavak 21.
—	Članak 2. stavak 22.
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak	Članak 3. stavak 1. prvi podstavak
—	Članak 3. stavak 1. drugi podstavak
—	Članak 3. stavak 1. treći podstavak
Članak 3. stavak 1. drugi podstavak	Članak 3. stavak 1. četvrti podstavak
—	Članak 3. stavak 1. peti podstavak
—	Članak 3. stavak 1. šesti podstavak
Članak 3. stavci 2. do 4.	Članak 3. stavci 2. do 4.
—	Članak 4. stavak 1.
Članak 4.	Članak 4. stavak 2.
Članak 5.	—
—	Članak 5.
—	Članak 6.
—	Članak 7.
—	Članak 8.
—	Članak 9.
—	Članak 10.
—	Članak 11.
—	Članak 12.
Članak 6. stavak 1. uvodni tekst	—
—	Članak 13. stavak 1. uvodni tekst
Članak 6. stavak 1. točka (a)	Članak 13. stavak 1. točka (a)
—	Članak 13. stavak 1. točka (b)
Članak 6. stavak 1. točka (b)	Članak 13. stavak 1. točka (c)
Članak 6. stavak 2.	—
—	Članak 13. stavak 2.
Članak 6. stavak 3.	Članak 13. stavak 3.
Članak 6. stavak 4.	—
Članak 7.	—

▼B

Direktiva 95/21/EZ	Ova Direktiva
Članak 7.a	—
Članak 7.b	—
—	Članak 14.
—	Članak 15.
—	Članak 16.
Članak 8.	Članak 17.
—	Članak 18.
Članak 9. stavci 1. i 2.	Članak 19. stavci 1. i 2.
Članak 9. stavak 3. prva rečenica	Članak 19. stavak 3.
Članak 9. stavak 3. od 2. do 4. rečenica	Članak 19. stavak 4.
Članak 9. stavci 4. do 7.	Članak 19. stavci 5. do 8.
—	Članak 19. stavci 9. do 10.
Članak 9.a	—
Članak 10. stavci 1. do 3.	Članak 20. stavci 1. do 3.
—	Članak 20. stavak 4.
Članak 11. stavak 1.	Članak 21. stavak 1.
—	Članak 21. stavak 2.
Članak 11. stavak 2.	Članak 21.(3), prvi podstavak
Članak 11. stavak 3. prvi podstavak	—
Članak 11. stavak 3. drugi podstavak	Članak 21. stavak 3. drugi podstavak
Članak 11. stavci 4. do 6.	Članak 21. stavci 4. do 6.
Članak 12. stavci 1. do 3.	Članak 22. stavci 1. do 3.
Članak 12. stavak 4.	Članak 22. stavak 4.
—	Članak 22. stavci 5. do 7.
Članak 13. stavci 1. do 2.	Članak 23. stavci 1. i 2.
—	Članak 23. stavci 3. do 5.
Članak 14.	—
Članak 15.	—
—	Članak 24.
—	Članak 25.
—	Članak 26.
—	Članak 27.
Članak 16. stavci 1. i 2.	Članak 28. stavci 1. do 2.
Članak 16. stavak 2.a	Članak 28. stavak 3.

▼B

Direktiva 95/21/EZ	Ova Direktiva
Članak 16. stavak 3.	Članak 28. stavak 4.
Članak 17.	Članak 29.
—	Članak 30.
Članak 18.	Članak 31.
Članak 19.	Članak 32.
—	Članak 33.
Članak 19.a	Članak 34.
—	Članak 35.
Članak 20.	Članak 36.
—	Članak 37.
Članak 21.	Članak 38.
Članak 22.	Članak 39.
Prilog I.	—
—	Prilog I.
—	Prilog II.
—	Prilog III.
Prilog II.	Prilog IV.
Prilog III.	Prilog V.
Prilog IV.	Prilog VI.
Prilog V.	Prilog VII.
Prilog VI.	Prilog X.
Prilog VII.	Prilog XI.
—	Prilog XII.
Prilog VIII.	Prilog XIII.
Prilog IX.	Prilog IX.
Prilog X.	Prilog XIV.
Prilog XI.	Prilog VIII.
Prilog XII.	—
—	Prilog XV.
—	Prilog XVI.