

DIREKTIVA 2009/16/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o pomorski inšpekciji države pristanišča****(prenovitev)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o pomorski inšpekciji na ladjah, ki jo izvaja država pristanišča ⁽⁴⁾, je bila že večkrat temeljito spremenjena. Ker so predvidene nadaljnje spremembe, bi jo bilo treba zaradi jasnosti prenoviti.

(2) Skupnost je resno zaskrbljena zaradi nesreč v pomorskem prometu ter onesnaževanja morja in obal držav članic.

(3) Skupnost je prav tako zaskrbljena zaradi bivalnih in delovnih razmer na ladjah.

(4) Varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne pogoje na ladjah je mogoče učinkovito izboljšati z občutnim zmanjšanjem števila podstandardnih ladij v vodah Skupnosti z dosledno uporabo konvencij ter mednarodnih kodeksov in resolucij.

(5) Države članice bi si zaradi tega morale v skladu z Odločbo Sveta 2007/431/ES z dne 7. junija 2007 o pooblastitvi držav članic, da v interesu Evropske skupnosti ratificirajo Konvencijo Mednarodne organizacije dela o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 ⁽⁵⁾, prizadevati, kar najhitreje, po možnosti pred 31. decembrom 2010, ratificirati navedeno konvencijo in sicer glede delov, ki sodijo v pristojnost Skupnosti.

(6) Za spremljanje usklajenosti ladij z mednarodnimi standardi za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne razmere na ladjah so odgovorne predvsem države zastave. Država zastave, ki se po potrebi sklicuje na priznano organizacijo, v celoti jamči za celovitost in učinkovitost inšpekcijskih in drugih pregledov, ki so bili izvedeni zaradi izdaje ustreznih spričeval. Ladijske družbe pa so po pregledu odgovorne za vzdrževanje razmer na ladji in opreme, da zagotovijo skladnost z zahtevami konvencij. Vendar nekatere države zastave niso izvajale in uporabljale mednarodnih standardov. Odslej naj bi se proti podstandardnemu ladjevju borili tudi tako, da bi država pristanišča zagotavljala tudi spremljanje usklajenosti z mednarodnimi standardi za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne razmere na ladjah, ob upoštevanju, da inšpekcijski pregledi pomorske inšpekcije niso pregledi, namenjeni izdaji spričeval, in da ustreznimi zapisniki inšpekcije niso spričevala o sposobnosti ladje za plovbo.

(7) Usklajen pristop držav članic k učinkovitemu izvrševanju teh mednarodnih standardov za ladje, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo in uporabljajo njihova pristanišča, bi moral onemogočiti izkrivljanje konkurence.

(8) Sektor pomorskih prevozov je izpostavljen nevarnosti terorizma. Treba bi bilo učinkovito izvajati ukrepe za zaščito in države članice bi morale skrbno spremljati usklajenost s predpisi o zaščiti z izvajanjem ukrepov za nadzor nad zaščito.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 584), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 198 E, 5.8.2008, str. 1), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 161, 22.6.2007, str. 63.

- (9) Izkoristiti bi bilo treba izkušnje, pridobljene med izvajanjem Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu „Pariški MOU“), podpisanega v Parizu dne 26. januarja 1982.
- (10) Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), ki je bila ustanovljena z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, bi morala zagotoviti potrebno podporo za usklajeno in učinkovito izvajanje sistema pomorske inšpekcije. EMSA bi morala predvsem prispevati k razvoju in izvajanju inšpekcijske baze podatkov, vzpostavljene v skladu s to direktivo, in usklajene programe Skupnosti za usposabljanje in oceno strokovne usposobljenosti pomorskih inšpektorjev s strani držav članic.
- (11) Učinkoviti sistem pomorske inšpekcije bi moral skušati zagotoviti, da se izvajajo redni inšpekcijski pregledi vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih ali na sidriščih v Skupnosti. Inšpekcijske preglede bi bilo treba izvajati predvsem na ladjah, ki ne ustrezajo standardom, medtem ko bi kakovostne ladje, to so tiste, ki imajo zadovoljive rezultate inšpekcijskih pregledov ali ki plujejo pod zastavo države, ki se ravna po sistemu Mednarodne pomorske organizacije (IMO) prostovoljnih pregledov držav članic, bilo treba nagraditi z manj pogostimi inšpekcijskimi pregledi. Zlasti bi morale države članice dati prednost inšpekcijskim pregledom rizičnih ladij.
- (12) Takšna nova ureditev inšpekcijskih pregledov bi morala biti vključena v sistem pomorske inšpekcije v Skupnosti takoj po določitvi njenih različnih vidikov in na podlagi sistema delitve inšpekcijskih pregledov, v katerem vsaka država članica ustrezno prispeva k uresnitvi skupnega cilja Skupnosti, tj. k vzpostavitvi celovitega sistema inšpekcijskih pregledov, ter se količina inšpekcijskih pregledov deli po enakih delih med državami članicami. Takšna shema delitve inšpekcij bi se morala spremeniti ob upoštevanju izkušenj z novim sistemom pristaniške inšpekcije glede povečanja učinkovitosti. Poleg tega bi morale države članice zaposliti potrebno število osebja, vključno s kvalificiranimi inšpektorji, ob upoštevanju obsega in značilnosti pomorskega prometa v vsakem pristanišču.
- (13) V inšpekcijskem sistemu, ki ga vzpostavlja ta direktiva, je upoštevano delo, ki je bilo doseženo po Pariškem MOU. Ker bi bilo treba doseči soglasje glede kakršnega koli razvoja v okviru Pariškega MOU najprej na ravni Skupnosti pred uporabo v okviru EU, bi bilo treba vzpostaviti in vzdrževati tesno sodelovanje med Skupnostjo in Pariškim MOU, da se v največji možni meri omogoči konvergenca.
- (14) Komisija bi morala v sodelovanju s Pariškim MOU upravljati in posodabljati inšpekcijsko bazo podatkov. Inšpekcijska baza podatkov bi morala vsebovati inšpekcijske podatke držav članic in podatke vseh podpisnic Pariškega MOU. Dokler ne bo v celoti deloval informacijski sistem Skupnosti za pomorsko varnost (SafeSeaNet) in ne bo možno samodejno beleženje podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij v inšpekcijske baze podatkov, bi morale države članice Komisiji posredovati informacije, potrebne za zagotovitev pravilnega spremljanja izvajanja te direktive, še zlasti glede plovbe ladij. Na podlagi inšpekcijskih podatkov, ki jih zagotovijo države članice, bi morala Komisija v inšpekcijski bazi podatkov opraviti poizvedbe glede rizičnega profila ladje, podatke o ladjah, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled, podatke o plovbi ladij in izračunati obveznosti glede inšpekcijskih pregledov posamezne države članice. Ta inšpekcijska baza podatkov bi morala biti tudi združljiva z drugimi podatkovnimi bazami Skupnosti, ki se nanašajo na pomorsko varnost.
- (15) Države članice bi si morale prizadevati pregledati metodo izdelave belih, sivih in črnih seznamov držav zastav v okviru Pariškega MOU, da bi zagotovili njegovo poštenost in zlasti njegovo obravnavo držav zastav z majhnimi flotami.
- (16) Pravila in postopke za inšpekcijske preglede pomorske inšpekcije, vključno z merili za zadržanje ladij, bi bilo treba uskladiti, da se zagotovi trajna učinkovitost v vseh pristaniščih, kar bo prav tako občutno zmanjšalo selektivno uporabo nekaterih namembnih pristanišč pri izogibanju mreži ustreznega nadzora.
- (17) Periodični in dodatni inšpekcijski pregledi bi morali obsegati pregled predhodno določenih delov vsake ladje, odvisno od vrste ladje, vrste inšpekcijskega pregleda in ugotovitev iz prejšnjih inšpekcijskih pregledov pomorske inšpekcije. V inšpekcijski bazi podatkov bi morali biti navedeni elementi za določitev rizičnih delov, ki jih je treba preveriti ob vsakem inšpekcijskem pregledu.
- (18) Pri nekaterih kategorijah ladij je nevarnost nesreče ali onesnaženja večja, ko dosežejo določeno starost, zato bi bilo treba na njih opraviti razširjeni inšpekcijski pregled. Podrobnosti takšnega razširjenega inšpekcijskega pregleda bi bilo treba še določiti.
- (19) V skladu z inšpekcijskim sistemom, ki ga vzpostavlja ta direktiva, so časovni razmiki med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi na ladjah odvisni od njihovega profila rizičnosti, ki temelji na nekaterih splošnih parametrih in parametrih, določenih na podlagi preteklih inšpekcij. Pri zelo rizičnih ladjah ta razmik ne bi smel biti daljši od šestih mesecev.
- (20) Da bi pristojnim organom pomorske inšpekcije zagotovili informacije o ladjah v pristaniščih ali sidriščih, bi morale pristaniški organi ali oziroma v ta namen pooblaščen organi ali telesa posredovati obvestila o prihodu ladij takoj, ko jih prejmejo, oziroma takoj, ko je mogoče.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

- (21) Nekatero ladje očitno ogrožajo pomorsko varnost in morsko okolje zaradi svojega slabega stanja, „uspešnosti“ zastave in preteklih dogodkov. Zato ima Skupnost legitimno pravico, da tem ladjam prepreči vstop v pristanišča ali sidrišča držav članic. Zavrnitev vstopa bi morala biti sorazmerna, pri čemer se lahko sprejme odločitev o stalni zavrnitvi vstopa, če upravljavec ladje kljub večkratni zavrnitvi vstopa in večkratnemu zadržanju v pristaniščih ali sidriščih v Skupnosti ne odpravi nepravilnosti. Kakršna koli tretja zavrnitev vstopa se lahko spremeni le v primeru, če je izpolnjenih več pogojev, ki zagotavljajo, da lahko zadevna ladja varno pluje v vodah Skupnosti, predvsem morajo biti izpolnjeni pogoji, ki se nanašajo na državo zastave, pod katero pluje ladja, in upravljavsko družbo. Drugače bi bilo treba ladji za stalno zavrniti vstop v pristanišča ali sidrišča držav članic. V vsakem primeru bi nadaljnje zadržanje zadevne ladje moralo voditi do stalne zavrnitve vstopa v pristanišča ali sidrišča držav članic. Zaradi boljše preglednosti bi bilo treba objaviti sezname ladij, ki jim je bil zavrnen vstop v pristanišča ali sidrišča v Skupnosti
- (22) Da bi se zmanjšala obremenitev nekaterih uprav in družb zaradi ponavljajočih se inšpekcijskih pregledov, se pri izračunu rizičnega profila ladje, določanju časovnih razmikov med inšpekcijskimi pregledi in ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti držav članic lahko upoštevajo pregledi, namenjeni izdaji spričeval, na ro-ro trajektih in visokohitrostnih potniških plovilih, izvedenih na podlagi Direktive Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili⁽¹⁾ v državi gostiteljici, ki ni država zastave, pri čemer bi se ti pregledi morali upoštevati, če so vsaj tako obsežni kot razširjeni inšpekcijski pregled. Poleg tega bi morala Komisija preučiti, ali bi se Direktiva 1999/35/ES v prihodnosti spremenila in na ta način zagotovila višjo raven varnosti ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil, ki priplujejo v pristanišča Skupnosti ali odplujejo iz njih.
- (23) Odpraviti bi bilo treba neskladnosti z določbami ustreznih konvencij. Ladje, ki morajo izvesti ukrep za odpravo nepravilnosti, kadar opažene pomanjkljivosti očitno ogrožajo varnost, zdravje ali okolje, bi bilo treba zadržati, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo.
- (24) Omogočiti bi bilo treba pravico do pritožbe proti odločitvam o zadržanju, ki jih odredijo pristojni organi, da bi preprečili neutemeljene odločitve, ki lahko povzročijo neupravičeno zadržanje in zamudo. Države članice bi morale sodelovati in tako zagotoviti obravnavo pritožb v razumnem roku ter v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami.
- (25) Organi in inšpektorji, ki so vključeni v dejavnosti pomorske inšpekcije, ne smejo biti v navzkrižju interesov s pristaniščem inšpekcijskega pregleda ali pregledanimi ladjami in s povezanimi interesi. Inšpektorji bi morali biti ustrezno usposobljeni in imeti zagotovljeno izpopolnjevanje, da ohranijo in dodatno izboljšajo svojo strokovno usposobljenost za opravljanje inšpekcijskih pregledov. Države članice bi morale sodelovati pri razvijanju in podpiranju usklajene sheme Skupnosti za usposabljanje in ocenjevanje strokovne usposobljenosti inšpektorjev.
- (26) Piloti in pristaniški organi ali telesa bi morali imeti možnost, da zagotovijo koristne informacije o očitnih nepravilnostih, ugotovljenih na ladjah.
- (27) Pritožbe o bivalnih in delovnih razmerah na ladjah, ki jih vložijo osebe z legitimnim interesom, bi bilo treba preveriti. Vsaka oseba, ki vloži pritožbo, bi morala biti seznanjena o nadaljnjih ukrepih, sprejetih v zvezi s pritožbo.
- (28) Sodelovanje med pristojnimi organi držav članic in drugimi organi ali organizacijami je nujno, da se zagotovi učinkovito spremljanje ladij s pomanjkljivostmi, ki jim je bilo dovoljeno nadaljevati plovbo, in izmenjava informacij o ladjah v pristanišču.
- (29) Ker je inšpekcijska baza podatkov bistveni del pomorske inšpekcije, bi morale države članice zagotoviti njeno posodabljanje v skladu z zahtevami Skupnosti.
- (30) Objava informacij o ladjah in njihovih upravljavcih ali družbah, ki ne ustrezajo mednarodnim standardom varnosti, zdravja in varstva morskega okolja, ob upoštevanju obsega flote družb, je lahko učinkovito sredstvo odvracanja vkrcevalcev od uporabe takih ladij in spodbuda njihovim lastnikom, da sprejmejo ukrepe za odpravo nepravilnosti. V zvezi z informacijami, ki jih je treba objaviti, bi morala Komisija tesno sodelovati s podpisnicami Pariškega MOU in biti seznanjena z vsemi objavljenimi informacijami, da bi preprečili nepotrebno podvajanje. Države članice bi morale ustrezne informacije posredovati samo enkrat.
- (31) Vse stroške za inšpekcijske preglede ladij, ki upravičujejo zadržanje ladij, in stroške, nastale ob razveljavitvi zavrnitve vstopa, bi moral nositi lastnik ali upravljavec ladje.

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

- (32) Ukrepi, potrebni za izvajanje te Direktive, bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (33) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe konvencij, mednarodnih kodeksov in resolucij povezanih s to direktivo ter za določitev izvedbenih pravil za določbe iz členov 8 in 10. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebstvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebstvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (34) Ker ciljev te direktive, in sicer zmanjšati število podstandardnih ladij v vodah pod jurisdikcijo držav članic prek izboljšane inšpekcijskega sistema Skupnosti za morske ladje in razvoja sredstev za preventivne ukrepe na področju onesnaževanja morij, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga zaradi obsega in učinkov predlaganih ukrepov laže doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za uresničitev navedenih ciljev.
- (35) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno zakonodajo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi z Direktivo 95/21/ES. Obveznost prenosa nespremenjenih določb je določena s prejšnjo direktivo.
- (36) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno zakonodajo iz direktiv, naštetih v delu B Priloge XV.
- (37) Sistem pomorske inšpekcije, vzpostavljen v skladu s to direktivo, naj bi se začel uporabljati istega dne v vseh državah članicah. V tej zvezi bi morala Komisija zagotoviti sprejetje ustreznih pripravljanih ukrepov, vključno s testiranjem inšpekcijske baze podatkov in določbo o usposabljanju inšpektorjev.
- (38) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁾ se države članice spodbuja,
- da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj čim bolj nazorno prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (39) Kopenskim državam članicam bi morali po pravilu de minimis omogočiti odstopanje od določb te direktive in jih s tem razbremeniti nesorazmernega upravnega bremena, kar pomeni, da te države članice, dokler izpolnjujejo določena merila, nimajo obveznosti glede prenosa te direktive.
- (40) Glede na to, da spadajo francoski čezmorski departmaji v drugo geografsko območje, da so v veliki meri pogodbenice drugih regionalnih memorandumov o pomorski inšpekciji, tj. izven okvira Pariškega MOU, in da imajo zelo omejene prometne tokove z evropsko celino, bi moralo biti državam članicam omogočeno, da ta pristanišča izključijo iz nadzornega sistema, ki se uporablja v Skupnosti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Namen

Namen te direktive je pripomoči k občutnemu zmanjšanju števila podstandardnega ladjevja v vodah pod jurisdikcijo držav članic:

- (a) s povečevanjem usklajenosti z mednarodnimi predpisi in ustreznimi predpisi Skupnosti o pomorski varnosti, pomorski zaščiti in varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmer na ladjah vseh zastav;
- (b) z vzpostavitvijo skupnih meril za nadzor ladij države pristanišča in uskladitvijo postopkov za inšpekcijski pregled in zadržanje, ob primernem upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj v okviru Pariškega MOU;
- (c) z izvajanjem v okviru Skupnosti sistema pomorske inšpekcije, ki temelji na inšpekcijskih pregledih v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, cilj katerega je, da je pogostost inšpekcijskih pregledov odvisna od njihovega rizičnega profila, kar pomeni, da bodo na bolj rizičnih ladjah inšpekcijski pregledi podrobnejši in bolj pogosti.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te direktive se uporablja naslednje opredelitve:

1. „Konvencije“ pomeni naslednje konvencije s protokoli in spremembami navedenih konvencij ter pripadajočimi obveznimi kodeksi v njihovi najnovejši različici:
 - (a) Mednarodno konvencijo o tovornih črtah, 1966 (LL 66);
 - (b) Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (SOLAS 74);
 - (c) Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladj, 1973 in Protokol 1978 k tej konvenciji (Marpol 73/78);
 - (d) Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (STCW 78/95);
 - (e) Konvencijo o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972 (Colreg 72);
 - (f) Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladj, 1969 (ITC 69);
 - (g) Konvencijo o minimalnih normativih v trgovski mornarici, 1976 (ILO št. 147);
 - (h) Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992 (CLC 92).
2. „Pariški MOU“ pomeni Memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisan v Parizu 26. januarja 1982, v najnovejši različici.
3. „Okvir in postopki prostovoljnega sistema samoocelitve držav članic IMO“ pomeni Resolucijo A.974 (24), ki jo je sprejela skupščina IMO.
4. „Območje Pariškega MOU“ pomeni območje, na katerem podpisnice Pariškega MOU izvajajo inšpekcijske preglede v skladu s Pariškim MOU.
5. „Ladja“ pomeni katero koli morsko plovilo, za katerega velja ena ali več konvencij, ki pluje pod zastavo države, ki ni država pristanišča.
6. „Stik ladja/pristanišče“ pomeni interakcijo, do katere pride, ko je ladja neposredno udeležena v dogajanju, ki vključuje gibanje oseb ali premik blaga ali zagotavljanje pristaniških storitev na ladjo ali z nje.
7. „Ladja na sidrišču“ pomeni ladjo v pristanišču ali na drugem območju pod jurisdikcijo pristanišča, ki ni privez, in vzpostavi stik ladja/pristanišče.
8. „Inšpektor“ pomeni javnega uslužbenca ali drugo osebo, ki jo pristojni organ države članice pooblasti za opravljanje inšpekcijskih pregledov in je odgovorna temu pristojnemu organu.
9. „Pristojni organ“ pomeni pomorski organ, ki je odgovoren za pomorsko inšpekcijo v skladu s to direktivo.
10. „Nočni čas“ pomeni vsako obdobje, ki ni krajše od sedmih ur, kakor ga določa nacionalna zakonodaja, in v vsakem primeru vključuje čas med polnočjo in 5. uro zjutraj.
11. „Začetni inšpekcijski pregled“ pomeni obisk inšpektorja na ladji, da se preveri usklajenost z zahtevami ustreznih konvencij in predpisov, preverijo pa se vsaj zahteve iz člena 13(1).
12. „Podrobnejši inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, pri katerem je opravljen temeljit pregled ladje, njene opreme in posadke kot celote ali po potrebi delno v razmerah, naštetih v členu 13(3), ki zajema ladijsko konstrukcijo, opremo, število članov posadke, bivalne in delovne razmere ter skladnost z delovnimi postopki na ladji.
13. „Razširjeni inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, ki zajema najmanj postavke Priloge VII. Razširjeni inšpekcijski pregled lahko vključuje podrobnejši inšpekcijski pregled, če zanj obstajajo utemeljeni razlogi v skladu s členom 13(3).
14. „Pritožba“ pomeni katero koli informacijo ali poročilo katere koli osebe ali organizacije z legitimnim interesom za varnost ladje, vključno z interesom za varnost in zdravje njene posadke, bivalnih in delovnih razmer na ladjah in preprečevanje onesnaževanja.
15. „Zadržanje“ pomeni uradno prepoved ladji izpluti zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti, ki, posamezno ali skupaj, povzročajo nesposobnost ladje za plovbo.

16. „Odločitev o zavrnitvi vstopa“ pomeni odločitev, izdano poveljniku ladje, družbi, odgovorni za ladjo, in državi zastave, s katero se jih uradno obvešča, da bo ladji zavrnjen vstop v vsa pristanišča in sidrišča Skupnosti.
17. „Prepoved plovbe“ pomeni uradno prepoved ladji nadaljevanje plovbe zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti ladje, ki bi posamično ali skupaj pomenile nevarnost za nadaljnjo plovbo.
18. „Družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje in ki je ob prevzemu te odgovornosti privolila v prevzem vseh dolžnosti in odgovornosti, določenih v Mednarodnem kodeksu o varnem upravljanju ladij (Kodeks ISM).
19. „Priznana organizacija“ pomeni klasifikacijsko družbo ali drugo zasebno telo, ki v imenu uprave države zastave opravlja statutarne naloge.
20. „Statutarno spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z mednarodnimi konvencijami.
21. „Klasifikacijsko spričevalo“ pomeni dokument, izdan s strani priznane organizacije kot potrdilo o skladnosti s konvencijo SOLAS 74, poglavje II-1, del A-1, predpis 3-1.
22. „Inšpekcijska baza podatkov“ pomeni informacijski sistem, ki prispeva k izvajanju sistema pomorske inšpekcije v Skupnosti in ki vsebuje podatke o inšpekcijah, opravljenih v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU.

Člen 3

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za vse ladje in njihove posadke, ki pristajajo v pristanišču ali sidrišču države članice, da bi vzpostavile stik ladja/pristanišče.

Francija se lahko odloči, da pristanišča in sidrišča iz tega odstavka ne vključujejo pristanišč in sidrišč v čezmorskih departmajih iz člena 299(2) Pogodbe.

Če država članica izvaja inšpekcijski pregled ladje v vodah pod njeno jurisdikcijo, vendar ne v pristanišču, se to šteje za inšpekcijski pregled za namene te direktive.

Nič v tem členu ne vpliva na pravice posega, ki so na razpolago državi članici na podlagi ustreznih konvencij.

Države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč in lahko dokažejo, da spada v področje uporabe te direktive manj kot 5 % celotnega števila ladij, ki so v preteklih treh letih pristale v njihovih rečnih pristaniščih, lahko odstopajo od določb te direktive.

Države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč, najpozneje do datuma prenosa te direktive Komisiji sporočijo skupno število ladij in število ladij, ki so v treh letih pred tem datumom pristale v njihovih pristaniščih, ter jo obvestijo o vseh nadaljnjih spremembah tega števila.

2. Pri ladjah z bruto tonažo manj kakor 500 uporabijo države članice tiste zahteve ustrezne konvencije, ki se uporabljajo, in v obsegu v katerem se konvencija ne uporablja, ukrepajo, kakor je treba, da zagotovijo, da zadevne ladje ne predstavljajo očitne grožnje za varnost, zdravje ali okolje. Pri uporabi tega odstavka se države članice ravnaajo po Prilogi 1 k Pariškemu MOU.

3. Pri inšpekcijskem pregledu ladje, ki pluje pod zastavo države, ki ni podpisnica konvencije, države članice zagotovijo, da se taka ladja in njena posadka ne obravnava ugodneje kakor ladja, ki pluje pod zastavo države, podpisnice konvencije.

4. Ribiška plovila, vojaške ladje, plovni pripomočki, lesene ladje enostavne gradnje, javne ladje, uporabljane za negospodarske namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo v gospodarske namene, so izvzete iz področja uporabe te direktive.

Člen 4

Pooblastila za inšpekcijski pregled

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da pridobijo pravno podlago, da na tujih ladjah izvajajo inšpekcijske preglede, kakor so navedeni v tej direktivi, v skladu z mednarodnim pravom.

2. Države članice imajo ustrezne pristojne organe, katerim dodelijo, npr. z dodatnim zaposlovanjem, potrebno število osebja, zlasti usposobljene inšpektorje za inšpekcijski pregled ladij, ter sprejmejo vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da ti inšpektorji izvajajo naloge, kakor so jim določeno v tej direktivi, in še zlasti, da so na voljo za izvajanje inšpekcijskih pregledov, ki so določeni s to direktivo.

Člen 5

Inšpekcijski sistem in letna obveznost inšpekcijskih pregledov

1. Države članice izvajajo inšpekcijske preglede v skladu s sistemom izbire iz člena 12 in določbami iz Priloge I.

2. Da se izpolni letno obveznost glede izvajanja inšpekcijskih pregledov, države članice:

(a) izvajajo inšpekcijske preglede na vseh ladjah iz prednostne skupine I iz člena 12(a), ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, in

(b) opravijo vsaj toliko inšpekcijskih pregledov letno na ladjah iz prednostnih skupin I in II iz člena 12(a) in (b), kolikor znaša njihov sorazmerni delež glede na število vseh inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba opraviti znotraj Skupnosti in na območju Pariškega MOU. Delež inšpekcijskih pregledov vsake države članice temelji na razmerju med številom posameznih ladij, ki pristanejo v pristaniščih zadevne države članice, in skupnim številom posameznih ladij, ki pristanejo v pristaniščih posamezne države v Skupnosti in na območju Pariškega MOU.

3. Pri izračunu deleža celotnega števila inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba letno izvesti v Skupnosti in na območju Pariškega MOU iz točke (b) odstavka 2, se ne upoštevajo zasidrane ladje, razen če zadevna država članica določi drugače.

Člen 6

Načini izpolnjevanja obveznosti inšpekcijskih pregledov

Država članica, ki ne opravi inšpekcijskih pregledov v skladu s členom 5(2)(a), izpolni svoje obveznosti iz tega člena, če število neopravljenih inšpekcijskih pregledov ne presega:

(a) 5 % celotnega števila rizičnih ladij iz prednostne skupne I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih;

(b) 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupne I, ki niso rizične ladje in pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih.

Ne glede na odstotek, določen v (a) in (b), dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom tisti ladij, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih Skupnosti.

Ne glede na odstotek, določen v (a) in (b), dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom na tistih zelo rizičnih ladjah

iz prednostne skupine I, ki pristajajo na sidriščih, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih Skupnosti.

Člen 7

Načini, ki omogočajo uravnotežen delež inšpekcijskih pregledov v Skupnosti

1. Če v posamezni državi članici število pristankov ladij iz prednostne skupine I presega njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(b), se šteje da ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede vsaj toliko inšpekcijskih pregledov na ladjah iz prednostne skupine I, kolikor znaša njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov in če skupno število ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, na katerih ni bil opravljen inšpekcijski pregled, ne presega več kot 30 %.

2. Če je v posamezni državi članici število pristankov ladij iz prednostne skupine I in II manjše od njenega sorazmernega deleža inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(b), se šteje, da ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede inšpekcijske preglede na ladjah iz prednostne skupine I v skladu s členom 5(2)(a) in inšpekcijske preglede na vsaj 85 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine II, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih.

3. Komisija v svojem pregledu iz člena 35 zlasti preuči učinek tega člena na obveze inšpekcijskih pregledov, ob upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj iz Skupnosti in po Pariškem MOU. Pregled upošteva namen pregleda vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih in sidriščih Skupnosti. Po potrebi Komisija predlaga dodatne ukrepe z namenom povečanja učinkovitosti inšpekcijskega sistema v skupnosti in opravi kasneje, če je to potrebno, nov pregled učinka tega člena.

Člen 8

Preložitev inšpekcijskih pregledov in izredne okoliščine

1. Države članice se lahko določijo za preložitev inšpekcijskega pregleda ladij iz prednostne skupine I v naslednjih okoliščinah;

(a) če se lahko inšpekcijski pregled opravi ob naslednjem pristanku ladje v tej državi članici, pod pogojem, da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU in da preložitev ni daljša od 15 dni, ali

(b) v primeru, da se inšpekcijski pregled lahko opravi v drugem pristanišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v roku 15 dni, pod pogojem, da država, v kateri je to pristanišče, predhodno pristane, da opravi inšpekcijski pregled.

Če je inšpekcijski pregled preložen v skladu s točko (a) ali (b) in zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, se ga ne obravnava kot neopravljen pregled države članice, ki ga je preložila.

Kljub temu pa v primeru, ko se ne opravi pregled ladje iz prednostne skupine I, zadevna ladja ne bo oproščena pregleda v naslednjem pristanišču pristanka v Skupnosti v skladu s to direktivo.

2. Neopravljen inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I iz operativnih razlogov se ne obravnava kot neopravljen pregled, pod pogojem, da je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, v naslednjih izrednih okoliščinah:

(a) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrozilo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja, ali

(b) če ladja pristane v pristanišču samo ponoči. V tem primeru države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezen pregled ladij, ki redno pristajajo ponoči.

3. Če na ladji na sidrišču ni opravljen inšpekcijski pregled, se ga ne obravnava kot neopravljen inšpekcijski pregled, če:

(a) je ladja v roku 15 dni pregledana v drugem pristanišču ali sidrišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v skladu s Prilogo I, ali

(b) če ladja pristane samo ponoči ali če je čas postanka prekratek za zadovoljivo opravljanje inšpekcijskega pregleda ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov, ali

(c) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrozila varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov.

4. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem v zvezi z izvedbenimi pravili za ta člen, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3).

Člen 9

Najava prihoda ladij

1. Upravljavci, zastopniki ali poveljniki ladij, ki so v skladu s členom 14 primerni za razširjeni inšpekcijski pregled in ki so namenjeni v pristanišče ali na sidrišče države članice, sporočijo svoj prihod v skladu z določbami iz Priloge III.

2. Pristaniški organ ali telo ali v ta namen določen organ ali telo po prejemu sporočila iz odstavka 1 tega člena in člena 4 Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ⁽¹⁾ te informacije posreduje pristojnemu organu.

3. Za posredovanje informacij iz tega člena se, kadar je mogoče, uporabijo elektronska sredstva.

4. Postopki in obrazci, ki jih za namen Priloge III k tej direktivi razvijejo države članice, so v skladu ustreznimi določbami iz Direktive 2002/59/ES o sporočanju ladij.

Člen 10

Rizični profil ladje

1. Vsem ladjam, ki pristanejo v pristanišču ali sidrišču države članice, se v inšpekcijski bazi podatkov določi rizični profil, na podlagi katerega se jih razvrsti v prednostne skupine za inšpekcijske preglede, časovni razmik med pregledi in obseg pregleda.

2. Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih parametrov in parametrov, določenih na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov:

(a) Splošni parametri

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

(b) Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov

Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov, v skladu z delom I.2 Priloge I in Prilogo II temeljijo na številu pomanjkljivosti in zadržanj v določenem obdobju.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

3. Ukrepe, namenjene spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem v zvezi z izvedbenimi pravili za ta člen, zlasti:

(a) merila, povezana z državo zastave,

(b) merila uspešnosti družbe,

se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3) ter ob upoštevanju izkušenj in strokovnega znanja na podlagi Pariškega MOU.

Člen 11

Pogostost inšpekcijskih pregledov

Na ladjah, ki pristajajo v pristaniščih ali sidriščih Skupnosti, se izvajajo periodični ali izredni inšpekcijski pregledi, kot sledi:

- (a) Periodične inšpekcijske preglede ladij se opravi v vnaprej določenih časovnih razmikih, odvisno od njihovega rizičnega profila, v skladu z delom I Priloge I. Časovni razmik med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi ladij se podaljšuje sorazmerno z zmanjševanjem rizika. Za zelo rizične ladje časovni razmik ne presega šest mesecev.
- (b) Ne glede na čas, ki je minil od zadnjega periodičnega inšpekcijskega pregleda, se na ladjah opravijo izredni inšpekcijski pregledi, kot sledi:

— Pristojni organ zagotovi, da so opravljeni inšpekcijski pregledi ladij, pri katerih so nastopile zelo pomembne okoliščine iz dela II 2A Priloge I.

— Lahko se opravijo tudi inšpekcijski pregledi ladij, pri katerih so nastopile nepričakovane okoliščine iz dela II 2B Priloge I. Odločitev o takšnem izrednem pregledu sprejme pristojni organ na podlagi strokovne presoje.

Člen 12

Izbira ladij za inšpekcijski pregled

Pristojni organ zagotovi, da izbira ladij za inšpekcijski pregled poteka na osnovi njihovega rizičnega profila, kot je določeno v delu I Priloge I, v primeru zelo pomembnih ali nepričakovanih okoliščin pa v skladu z deloma II 2A in 2B Priloge I.

Pri izbiri ladij za inšpekcijske preglede pristojni organ:

(a) določi ladje za obvezni inšpekcijski pregled, tj. ladje iz „prednostne skupine I“, v skladu s sistemom izbire iz dela II 3A Priloge I;

(b) lahko določi ladje, ki so primerne za inšpekcijski pregled, tj. ladje iz „prednostne skupine II“, v skladu z delom II 3B Priloge I.

Člen 13

Začetni in podrobnejši inšpekcijski pregledi

Države članice zagotovijo, da se na ladjah, določenih za inšpekcijski pregled v skladu s členom 12, opravi začetni ali podrobnejši inšpekcijski pregled, kot sledi:

1. Pri vsakem začetnem inšpekcijskem pregledu ladje pristojni organ zagotovi, da inšpektor vsaj:

(a) preveri spričevala in dokumente iz Priloge IV, ki se v skladu s pomorsko zakonodajo Skupnosti in konvencijami o varnosti in zaščiti hranijo na ladji;

(b) po potrebi preveri, ali so bile odpravljene izrazite pomanjkljivosti, ugotovljene na prejšnjih inšpekcijskih pregledih, ki so jih opravile države članice ali podpisnice Pariškega MOU;

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

2. Če so bile po opravljenem inšpekcijskem pregledu iz točke 1 v inšpekcijsko bazo podatkov zabeležene pomanjkljivosti, ki jih je treba odpraviti v naslednjem pristanišču, v katerem bo pristala ladja, se lahko pristojni organ tega naslednjega pristanišča odloči, da ne opravi preverjanj iz odstavkov 1(a) in (c).

3. Podrobnejši inšpekcijski pregled, vključno z nadaljnjim preverjanjem skladnosti ladje z zahtevami za obratovanje, se opravi, če po inšpekcijskem pregledu iz točke 1 obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da stanje ladje bodisi njene opreme ali posadka ne izpolnjujejo ustreznih zahtev konvencije.

„Utemeljeni razlogi“ obstajajo, kadar inšpektor najde dokaze, ki po njegovem strokovnem mnenju upravičujejo podrobnejši inšpekcijski pregled ladje, njene opreme ali posadke.

Primeri „utemeljenih razlogov“ so navedeni v Prilogi V.

Člen 14

Razširjeni inšpekcijski pregled

1. Za razširjeni inšpekcijski pregled so v skladu z deloma II 3A in 3B Priloge I primerne naslednje kategorije ladij:

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

2. Upravlavec ali poveljnik ladje zagotovi inšpektorju dovolj časa za izvedbo razširjenega pregleda.

Brez poseganja v nadzorne ukrepe, potrebne iz varnostnih razlogov, ostane ladja v pristanišču do konca inšpekcijskega pregleda.

3. Po prejemu najave ladje, primerne za periodični razširjeni pregled, pristojni organ ladjo obvesti, ali bo razširjeni inšpekcijski pregled opravljen ali ne.

4. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno z nevarnejšimi deli, je določen v Prilogi VII. Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) sprejme ukrepe za izvajanje Priloge VII.

Člen 15

Smernice in postopki za varnost in zaščito

1. Države članice zagotovijo, da njihovi inšpektorji ravnavo v skladu s postopki in smernicami iz Priloge VI.

2. Pri nadzoru nad zaščito države članice uporabljajo ustrezne postopke iz Priloge VI te direktive za vse ladje, navedene v členih 3(1), 3(2) in 3(3) Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁾, ki pristanejo v njihovih

pristaniščih in sidriščih, pod pogojem, da ne plujejo pod zastavo države pristanišča, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled.

3. Določbe iz člena 14 te direktive o razširjenih inšpekcijskih pregledih se uporabljajo za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila iz člena 2(a) in (b) Direktive 1999/35/ES.

Če je ladjo v skladu s členoma 6 in 8 Direktive 1999/35/ES pregledala država gostiteljica, ki ni država zastave, pod katero pluje ladja, se tak posebni pregled v inšpekcijsko bazo podatkov zabeleži kot podrobnejši ali kot razširjeni inšpekcijski pregled, kar je ustrežnejše, ter se upošteva tudi za namene členov 10, 11 in 12 te direktive in za izračun izpolnjevanja obveznosti posamezne države članice, kolikor obsega vse točke iz Priloge VII k tej direktivi.

Brez poseganja v prepoved obratovanja ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila v skladu s členom 10 Direktive 1999/35/ES se ustrezno uporabljajo določbe te direktive o odpravi pomanjkljivosti, zadržanju in zavrnitvi dostopa ter spremljanju po inšpekcijskih pregledih, zadržanjih in zavrnitvah vstopa.

4. Komisija lahko po potrebi v skladu s postopkom iz člena 31(2) sprejme predpise za usklajeno izvajanje odstavkov 1 in 2 tega člena.

Člen 16

Ukrepi zavrnitve dostopa za nekatere ladje

1. Država članica zagotovi, da se vsaki ladji, ki:

- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na črni seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana ali ji je bila v skladu z Direktivo 1999/35/ES izrečena prepoved obratovanja več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU, ali

- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na sivi seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana ali ji je bila v skladu z Direktivo 1999/35/ES izrečena prepoved obratovanja več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU,

zavrne dostop do njenih pristanišč ali sidrišč, razen v okoliščinah iz člena 21(6).

⁽¹⁾ UL L 129, 29.4.2004, str. 6.

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

2. Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi šele po preteku treh mesecev od datuma izdaje odločbe in če so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 9 Priloge VIII.

Če je ladji drugič zavrnen dostop, se to obdobje podaljša na dvanajst mesecev.

3. Posledica vsakega nadaljnega zadržanja v pristanišču ali sidrišču Skupnosti je zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč in sidrišč Skupnosti. Takšna tretja odločitev o zavrnitvi se lahko razveljavi po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve in le pod pogojem, da:

- ladja pluje pod zastavo države, ki zaradi števila zavrnitev ni uvrščena na črni niti na sivi seznam iz odstavka 1,
- je statuarne in klasifikacijske spričevala ladje izdala organizacija ali so izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblaščen za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ((prenovitev) ⁽¹⁾),
- ladjo upravlja družba, katere uspešnost je po delu I.1 Priloge I nadpovprečna, in
- so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 9 iz Priloge VIII.

Vsaki ladji, ki ne izpolnjuje meril iz tega odstavka, se, potem ko je poteklo 24 mesecev po izdaji odločitve, stalno prepove vstop v vsa pristanišča in sidrišča v Skupnosti.

4. Vsako nadaljnje zadržanje v pristanišču ali na sidrišču v Skupnosti po tretji zavrnitvi vstopa pomeni stalno zavrnitev vstopa ladje v vsa pristanišča in sidrišča v Skupnosti.

5. Za namene tega člena se države članice ravnajo v skladu s postopki, določenimi v Prilogi VIII.

⁽¹⁾ Glej stran 11 tega Uradnega lista.

Člen 17

Poročilo poveljniku o inšpekcijskem pregledu

Ob zaključku inšpekcijskega pregleda, podrobnega ali razširjenega inšpekcijskega pregleda inšpektor sestavi poročilo v skladu s Prilogo IX. Kopijo inšpekcijskega poročila predloži poveljniku ladje.

Člen 18

Pritožbe

Vse pritožbe so predmet hitre osnovne preučitve s strani pristojnega organa. S pomočjo preučitve se določi, ali je pritožba utemeljena.

V tem primeru pristojni organ primerno ukrepa, zlasti zagotovi, da vsak, ki ga pritožba neposredno zadeva, lahko poda svoje mnenje.

Če pristojni organ meni, da je pritožba očitno neutemeljena, o svoji odločitvi in o razlogih zanjo obvesti pritožnika.

Identiteta osebe, ki je vložila pritožbo, se ne razkrije poveljniku ali lastniku zadevne ladje. Inšpektor zagotovi, da se med vsemi pogovori s člani posadke ohrani zaupnost.

Država članica obvesti upravo države zastave, po potrebi pošlje kopijo Mednarodni organizaciji dela (ILO), o pritožbah, ki niso očitno neutemeljene, in o nadaljnjih sprejetih ukrepih.

Člen 19

Odprava pomanjkljivosti in zadržanje

1. Pristojni organ se prepriča, da so ali bodo v skladu s konvencijami odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene ali odkrite z inšpekcijskim pregledom.

2. V primeru pomanjkljivosti, ki očitno ogrožajo varnost, zdravje ali okolje, odredi pristojni organ države pristanišča, kjer ladjo pregledujejo, zadržanje ladje ali prepove plovbo, med katero so bile odkrite pomanjkljivosti. Zadržanje ali prepoved plovbe je odpravljena, ko je grožnja odstranjena ali ko organ ugotovi, odvisno od vseh potrebnih pogojev, da ladja lahko nadaljuje plovbo ali spet začne pluti, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov ali posadke ali druge ladje, ali če ni nesprejemljive grožnje za onesaženje morskega okolja.

3. Inšpektor pri strokovnem presojanju o tem, ali naj ladjo zadrži ali ne, uporabi merila, določena v Prilogi X

4. Če inšpekcijski pregled pokaže, da ladja ni opremljena z delujočo napravo za zapisovanje podatkov o plovbi, kadar je uporaba take naprave za zapisovanje obvezna v skladu z Direktivo 2002/59/ES, pristojni organ zagotovi, da se ladja zadrži.

Če takšne pomanjkljivosti ni mogoče hitro odpraviti v pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, lahko pristojni organ dovoli ladji ali nadaljevanje plovbe do primerne remontne ladjedelnice, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, in v kateri so lahko hitro odpravljene, ali pa lahko zahteva, da se pomanjkljivosti odpravijo najpozneje v 30 dneh, kot to določajo smernice Pariškega MOU. V teh primerih se uporabijo postopki iz člena 21.

5. V izrednih okoliščinah, ko je splošno stanje ladje očitno podstandardno, lahko pristojni organ začasno prekine inšpekcijski pregled ladje, dokler odgovorne osebe ne sprejmejo ukrepov, potrebnih za izpolnitev ustreznih zahtev konvencij.

6. Če je ladjo treba zadržati, pristojni organ takoj obvesti, pisno in skupaj z inšpekcijskim poročilom, upravo države zastave ali, kadar to ni mogoče, konzula ali v njegovi odsotnosti najbližjega diplomatskega predstavnika te države o vseh okoliščinah, v katerih se je zadržanje izkazalo za potrebno. Prav tako morajo po potrebi obvestiti imenovane inšpektorje ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo klasifikacijskih spričeval ali statutarne spričeval v skladu s konvencijami.

7. Ta direktiva ne posega v dodatne zahteve konvencij, ki se nanašajo na uradno obvestilo in postopke poročanja v zvezi s pregledi pomorske inšpekcije.

8. Pri opravljanju pregleda pomorske inšpekcije na podlagi te direktive si je treba prizadevati, da se prepreči neupravičeno zadržanje ali zamuda ladje. Če je ladja neupravičeno zadržana ali zamujata, sta lastnik ali upravljavec upravičena do odškodnine za nastalo izgubo ali škodo. V vsakem primeru domnevno neupravičenega zadržanja ali zamude ladje nosi dokazno breme lastnik ali upravljavec ladje.

9. Zaradi zmanjšanja prezasedenosti pristanišča lahko pristojni organ zadržani ladji dovoli premik v drug del pristanišča, če je tak premik varen. Vendar se prezasedenost pristanišča ne more upoštevati kot razlog za zadržanje ali odpravo zadržanja ladje.

Za lažjo namestitvev zadržanih ladij pristaniški organi ali telesa sodelujejo s pristojnim organom upravo.

10. Pristaniške organe ali telesa se v čim krajšem času obvesti, da je bil izdan nalog o zadržanju.

Člen 20

Pravica do pritožbe

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

2. Države članice vzpostavijo in ohranijo primerne postopke v ta namen v skladu s svojo nacionalno zakonodajo.

3. Pristojni organ ustrezno pouči poveljnika ladje iz odstavka 1 o pravici do pritožbe in praktičnih postopkih v zvezi z njo.

4. Če je na podlagi pritožbe ali zahteve, ki jo vloži lastnik ali upravljavec ladje ali njegov zastopnik, odločitev o zadržanju ali o zavrnitvi dostopa preklicana ali spremenjena:

(a) države članice zagotovijo, da se inšpekcijska baza podatkov takoj ustrezno dopolni;

(b) država članica, v kateri je bila izdana odločitev o zadržanju ali o zavrnitvi dostopa, v 24 urah po sprejetju takšne odločitve zagotovi objavo popravka v skladu s členom 26.

Člen 21

Nadaljnji ukrepi po inšpekcijskih pregledih in zadržanjih

1. Kadar pomanjkljivosti, navedenih v členu 19(2), ni mogoče odpraviti v pristanišču, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled, lahko pristojni organ te države članice dovoli ladji plovbo brez nepotrebne odlašanja v primerno remontno ladjedelnico, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, kot jo izbere poveljnik ladje in zadevni organi, in v kateri je mogoče izvesti nadaljnje ukrepe, če so izpolnjeni pogoji, ki jih določi pristojni organ države zastave in s katerimi soglašata zadevna država članica. Taki pogoji zagotavljajo, da lahko ladja nadaljuje plovbo, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov ali posadke ali druge ladje ali če ni nesprejemljive grožnje za onesnaženje morskega okolja.

2. Če je odločitev, da se ladja pošlje v remontno ladjedelnico, sprejeta zaradi neizpolnjevanja določil resolucije IMO A. 744(18), in sicer zaradi ladijske dokumentacije ali konstrukcijskih napak ali pomanjkljivosti, lahko pristojni organ zahteva, da se v pristanišču zadržanja opravi merjenje debeline, preden se ladji dovoli odplutje.

3. V primerih, navedenih v odstavku 1, pristojni organ države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda obvesti pristojni organ države, v kateri je remontna ladjedelnica, stranke, navedene v členu 19(6), in vse druge pristojne organe o vseh pogojih plovbe.

Pristojni organ države članice, ki prejme tako sporočilo, obvesti organ, ki je poslal sporočilo, o sprejetih ukrepih.

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

- (a) ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali
- (b) ki zavrnejo izpolnitev veljavnih zahtev konvencij, tako da ne odplujejo v določeno remontno ladjedelnico.

Takšna zavrnitev ostane v veljavi, dokler lastnik ali upravljavec ne priskrbi dokazov, ki prepričajo pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, da ta popolnoma izpolnjuje vse veljavne zahteve konvencij.

5. V primerih, navedenih v odstavku 4(a), pristojni organ države članice, v kateri je bilo ugotovljeno, da ima ladja pomanjkljivosti, takoj opozori pristojne organe vseh drugih držav članic.

V primerih, navedenih v odstavku 4(b), pristojni organ države članice, v kateri je remontna ladjedelnica, takoj opozori pristojne organe vseh drugih držav članic.

Preden zavrne vplutje, lahko država članica zahteva posvet z upravnim organom države zastave ladje.

6. Z odstopanjem od določb odstavka 4 lahko ustrezni organ pristaniške države dovoli vstop ladje v določeno pristanišče ali sidrišča zaradi višje sile, zelo pomembnih varnostnih razlogov ali zmanjšanja ali minimiziranja nevarnosti onesna-

ženja ali odprave pomanjkljivosti, če je lastnik, upravljavec ali poveljnik ladje izvedel ustrezne ukrepe za zagotovitev varnega vstopa, ki jih pristojni organ take države članice sprejme kot zadostne.

Člen 22

Strokovne zahteve za inšpektorje

1. Inšpekcijske preglede izvajajo le inšpektorji, ki izpolnjujejo merila o usposobljenosti, opredeljena v Prilogi XI, in jih je za opravljanje pomorske inšpekcije pooblastil pristojni organ države članice.

2. Kadar pristojni organ države pristanišča ne more zagotoviti zahtevanega poklicnega strokovnega znanja, lahko inšpektorju tega pristojnega organa pomaga vsaka oseba z zahtevanim strokovnim znanjem.

3. Pristojni organ, inšpektorji, ki opravljajo pomorsko inšpekcijo, ki izvajajo nadzor pomorske inšpekcije, in osebe, ki jim pomagajo, ne smejo imeti nobenega poslovnega interesa bodisi v pristanišču inšpekcijskega pregleda ali na ladjah v pregledu, prav tako inšpektorji ne smejo biti zaposleni ali opravljati dela v imenu nevladnih organizacij, ki izdajajo statutarne in klasifikacijske spričevala ali opravljajo preglede, potrebne za izdajo teh spričeval ladjam.

4. Vsak inšpektor nosi osebni dokument v obliki osebne izkaznice, ki ga je izdal njegov pristojni organ v skladu z Direktivo Komisije 96/40/ES dne 25. junija 1996 o izdelavi skupnega vzorca službene izkaznice inšpektorjev, ki bodo opravljali pomorsko inšpekcijo ⁽¹⁾.

5. Države članice zagotovijo, da se strokovna usposobljenost inšpektorjev in njihovo izpolnjevanje osnovnih meril iz Priloge XI preveri, preden jih pooblastijo za izvajanje inšpekcijskih pregledov, nato pa redno glede na program izpopolnjevanja iz odstavka 7.

6. Države članice zagotovijo, da imajo inšpektorji možnost ustreznega izpopolnjevanja v zvezi s spremembami sistema pomorske inšpekcije v Skupnosti, kakor so določene v tej direktivi in v spremembah konvencij.

7. Komisija v sodelovanju z državami članicami razvija in podpira usklajen program Skupnosti za izpopolnjevanje in oceno strokovne usposobljenosti pomorskih inšpektorjev s strani držav članic.

⁽¹⁾ UL L 196, 7.8.1996, str. 8.

Člen 23

Poročila pilotov in pristaniških organov

1. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da njihovi piloti, ki se ukvarjajo z vplutjem ali izplutjem ladij ali so na ladjah, ki so namenjene v pristanišče znotraj države članice ali v tranzitu, takoj ustrezno obvestijo pristojni organ države pristanišča ali obalne države, kadar koli med običajnimi dolžnostmi izvedo, da obstajajo očitne nepravilnosti, ki lahko škodujejo varni plovbi ladje ali pomenijo grožnjo za morsko okolje.

2. Če pristaniški organi ali telesa med opravljanjem običajnih dolžnosti izvedo, da ima ladja v njihovem pristanišču očitne nepravilnosti, ki lahko vplivajo na varnost ladje ali pomenijo nepotrebno grožnjo za morsko okolje, ta organ ali telo takoj obvesti pristojni organ zadevne pristaniške države.

3. Države članice od pilotov in pristaniških organov ali teles zahtevajo, da sporočijo vsaj naslednje informacije, kadar je mogoče v elektronski obliki:

— informacije o ladji (ime, identifikacijska številka IMO, klicni znak in zastava),

— informacije o plovbi (zadnje pristanišče postanka, namembno pristanišče),

— opis očitnih nepravilnosti, ugotovljenih na ladji.

4. Države članice zagotovijo, da se v primeru, ko piloti in pristaniški organi ali telesa sporočijo očitne nepravilnosti, izvedejo ustrezni nadaljnji ukrepi in zabeležijo podrobnosti o sprejetih ukrepih.

5. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 31(2) sprejme ukrepe za izvajanje tega člena, vključno z enotnim elektronskim obrazcem in postopki za sporočanje nepravilnosti s strani pilotov in pristaniških organov ali teles ter postopki za nadaljnje ukrepe, ki jih sprejmejo države članice.

Člen 24

Inšpekcijska baza podatkov

1. Komisija na podlagi strokovnega znanja in izkušenj v okviru Pariškega MOU razvije, vzdržuje in dopolnjuje inšpekcijsko bazo podatkov.

Inšpekcijska baza podatkov vsebuje vse informacije, potrebne za izvajanje inšpekcijskega sistema, vzpostavljene s to direktivo, in vključuje funkcije iz Priloge XII.

2. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se bodo podatki o dejanskem času vplutja in izplutja vseh ladij, ki pristanejo v njihovih pristaniščih ali sidriščih, skupaj z identifikacijo zadevnega pristanišča, prenesli v razumnem roku v inšpekcijsko bazo podatkov preko sistema Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“ iz člena 3(s) Direktive 2002/59/ES. Ko prenesejo takšne informacije v inšpekcijsko bazo podatkov preko SafeSeaNeta, so države članice izvzete od posredovanja podatkov v skladu z odstavki 1.2 in 2(a) in (b) Priloge XIV k tej direktivi,

3. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, prenesejo v inšpekcijsko bazo podatkov takoj, ko je izdelano inšpekcijsko poročilo ali razveljavljena zavrnitev.

Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v omenjeno inšpekcijsko bazo podatkov, v 72 urah potrdi za namene objave.

4. Na podlagi inšpekcijskih podatkov, ki jih zagotovijo države članice, lahko Komisija v inšpekcijski bazi podatkov opravi poizvedbo glede vseh relevantnih podatkov v zvezi z izvajanjem te direktive, zlasti glede rizičnega profila ladje, rokov za inšpekcijske preglede, podatkov o plovbi ladje in obveznosti glede inšpekcijskih pregledov posamezne države članice.

Države članice imajo dostop do informacij, shranjenih v inšpekcijski bazi podatkov, ki so relevantne za izvajanje inšpekcijskih postopkov iz te direktive.

Državam članicam in tretjim državam, podpisnicam Pariškega MOU, se omogoči dostop do vseh podatkov, ki so jih shranile v inšpekcijsko bazo podatkov, in podatkov o ladjah, ki plujejo pod njihovo zastavo.

Člen 25

Izmenjava informacij in sodelovanje

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

— informacije, sporočene v skladu s členom 9 in Prilogo III,

- informacije o ladjah, ki niso sporočile nobenih informacij v skladu z zahtevami iz te direktive in Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora⁽¹⁾ in Direktivo 2002/59/ES ter po potrebi Uredbo (ES) št. 725/2004,
- informacije o ladjah, ki so izplule, ne da bi upoštevale določbe člena 7 ali 10 Direktive 2000/59/ES,
- informacije o ladjah, ki jim je bil zaradi varnostnih razlogov zavrnen vstop v pristanišče ali ki jim je bilo naloženo, da ga zapustijo,
- informacije o očitnih nepravilnostih v skladu s členom 23.

Člen 26

Objava informacij

Komisija na podlagi strokovnega znanja in izkušenj, pridobljenih v okviru Pariškega MOU, na javno dostopni spletni strani objavi in posodablja informacije o inšpekcijskih pregledih, zadržanjih in zavrnitvah vstopa v skladu s Prilogo XIII.

Člen 27

Objava seznama podpovprečno uspešnih in neuspešnih družb

Komisija na javno dostopni spletni strani redno pripravlja in objavlja informacije o družbah, katerih uspešnost je bila glede na rizični profil iz dela I Priloge I v zadnjih treh mesecih ali več ocenjena kot podpovprečno uspešna ali neuspešna.

Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 31(2) sprejme pravila za izvajanje tega člena, ki zlasti podrobno določajo način objave.

Člen 28

Povračilo stroškov

1. Če inšpekcijski pregledi, navedeni v členih 13 in 14, potrdijo ali odkrijejo pomanjkljivosti glede na zahteve konvencije, ki upravičujejo zadržanje ladje, vse stroške, ki se nanašajo na inšpekcijske preglede v katerem koli običajnem obračunskem obdobju, krije lastnik ladje ali upravljavec ali njegov zastopnik v državi pristanišča.

2. Vse stroške v zvezi z inšpekcijskimi pregledi, ki jih je izvedel pristojni organ države članice v skladu z določbami iz člena 16 in 21(4), krije lastnik ali upravljavec ladje.

3. Ob zadržanju ladje nosita vse stroške, nastale v zvezi z zadržanjem v pristanišču, lastnik ali upravljavec ladje.

4. Zadržanje se ne odpravi, dokler stroški niso v celoti povrnjeni ali ni dano zadostno jamstvo za povračilo stroškov.

Člen 29

Podatki za spremljanje izvajanja

Države članice predložijo Komisiji informacije iz Priloge XIV v presledkih iz te priloge.

Člen 30

Spremljanje izpolnjevanja določb in uspešnosti držav članic

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

Člen 31

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS), ustanovljen s členom 3 Uredbe (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta⁽²⁾.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5 in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 32

Postopek za spremembo

Komisija:

(a) prilagaja priloge, razen Priloge I, da bi se upoštevale spremembe veljavnih pravnih aktov Skupnosti o pomorski varnosti in zaščiti ter konvencij, protokolov, mednarodnih kodeksov in resolucij ustreznih mednarodnih organizacij ter nadaljnji razvoj, predviden v Pariškem MOU;

⁽¹⁾ UL L 332, 28.12.2000, str. 81.

⁽²⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

(b) spreminja opredelitve, ki se nanašajo na konvencije, mednarodne kodekse in resolucije ter zakonodajo Skupnosti, ki so pomembni za namene te direktive.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitnih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3).

Spremembe mednarodnih instrumentov iz člena 2 se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izvzamejo s področja uporabe te direktive.

Člen 33

Izvedbena pravila

Komisija pri določanju izvedbenih pravil iz členov 8(4), 10(3), 14(4), 15(4), 23(5) in 27 v skladu s postopkom iz člena 31(2) in (3) posebno pozornost nameni temu, da se v njih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema v Skupnosti in na območju Pariškega MOU.

Člen 34

Kazni

Države članice določijo sistem kazni za kršitev nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Tako določene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 35

Pregled

Komisija pregleda izvajanje te direktive najpozneje do 30. junija 2012. Ta pregled med drugim obsega pregled izpolnjevanja celotnih obveznosti Skupnosti glede inšpekcijskih pregledov, kot so določene v členu 5, število inšpektorjev pomorske inšpekcije v vsaki državi članici in število opravljenih inšpekcijskih pregledov ter izpolnjevanje letnih obveznosti glede inšpekcijskih pregledov s strani posameznih držav članic, kot so določene v členih 6, 7 in 8.

Komisija sporoči ugotovitve pregleda Evropskemu parlamentu in Svetu in na podlagi pregleda določi, ali je treba predlagati spremembo direktive ali nadaljnjo zakonodajo na tem področju.

Člen 36

Izvajanje in uradno obveščanje

1. Države članice sprejmejo in objavijo do 31. decembra 2010 zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo.

Te določbe uporabljajo od 1. januarja 2011.

2. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Prav tako vključijo izjavo, da se sklici v veljavnih zakonih, uredbah in upravnih določbah na direktive, ki so bile razveljavljene s to direktivo, razlagajo kot sklici na to direktivo. Države članice opredelijo način tovrstnega sklicevanja in obliko izjave.

3. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

4. Poleg tega Komisija redno obvešča Evropski parlament in Svet o napredku pri izvajanju direktive v državah članicah, zlasti da bi zagotovila enotno uporabo inšpekcijskega sistema v Skupnosti.

Člen 37

Razveljavitev

Direktiva 95/21/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami iz dela A Priloge XV, se razveljavi od 1. januarja 2011, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv iz dela B Priloge XV v nacionalno zakonodajo.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se razumejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo skladno s korelacijsko tabelo iz Priloge XVI k tej direktivi.

Člen 38

Začetek veljavnosti

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

Člen 39

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA I

ELEMENTI SISTEMA POMORSKE INŠPEKCIJE V SKUPNOSTI

(iz člena 5)

Naslednji elementi se vključijo v sistem pomorske inšpekcije v Skupnosti:

I. Rizični profil ladje

Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih parametrov in parametrov, določenih na podlagi preteklih inšpekcij:

1. Splošni parametri

(a) Vrsta ladje

Rizične ladje so potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij, tankerji za prevoz plina ter ladje za prevoz razsutega tovora.

(b) Starost ladje

Ladje, starejše od 12 let, so zelo rizične.

(c) Uspešnost države zastave

(i) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z visokim številom zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, so zelo rizične.

(ii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z majhnim številom zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, so malo rizične.

(iii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države, na katerih je bil opravljen pregled in za katere je bil po potrebi predložen načrt za odpravo nepravilnosti v skladu z okvirjem in postopki prostovoljnega sistema pregledov držav članic IMO, so manj rizične. Takoj po sprejetju ukrepov iz člena 10(3) mora država zastave pokazati, da upošteva Zakonik o izvajanju obveznih instrumentov IMO.

(d) Priznane organizacije

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

(ii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na delež zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU visoka, so malo rizične.

(iii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale organizacije, priznane v skladu s pogoji iz Uredbe (ES) št. 391/2009.

(e) Uspešnost družb

(i) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti njenih ladij in glede na število zadržanj v Skupnosti ter na območju podpisnic Pariškega MOU podpovprečno uspešne ali neuspešne, so zelo rizične.

(ii) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti njenih ladij in glede na delež zadržanj v Skupnosti ter na območju podpisnic Pariškega MOU nadpovprečno uspešne, so malo rizične.

2. Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcij

- (i) Ladje, ki so bile zadržane več kot enkrat, so zelo rizične.
- (ii) Ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcij v obdobju iz Priloge II ugotovljenih manj pomanjkljivosti, kot je pomanjkljivosti, naštetih v Prilogi II, so malo rizične.
- (iii) Ladje, ki v obdobju iz Priloge II niso bile zadržane, so malo rizične.

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

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

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

II. Inšpekcijski pregled ladij

1. Periodični inšpekcijski pregledi

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

Države članice opravijo periodični inšpekcijski pregled na:

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

2. Dodatni inšpekcijski pregledi

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

2A. Zelo pomembne okoliščine

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

- Ladje, ki so bile po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU zaradi varnostnih razlogov začasno izključene ali umaknjene iz svojega razreda.
- Ladje, ki so bile predmet poročila ali obvestila druge države članice.
- Ladje, ki jih ni v inšpekcijski bazi podatkov.

- Ladje, ki:
 - so bile udeležene v trčenju, brodolomu ali so nasedle na poti v pristanišče,
 - so bile obtožene domnevne kršitve predpisov o raztovarjanju škodljivih snovi ali odpadkov ali
 - so nenadzorovano ali nevarno manevrirale, pri čemer niso upoštevale predpisov med plovbo, ki jih je sprejela IMO, ali varne navigacijske prakse in postopkov.

2B. Nepričakovane okoliščine

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

- Ladje, ki niso upoštevale uporabne različice priporočila IMO o plovbi skozi ožine v Baltsko morje.
- Ladje s spričevalom, ki ga je izdala predhodno priznana organizacija, ki ji je bila odobritev odvzeta po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU.
- Ladje, za katere so piloti ali pristaniški organi ali telesa sporočili, da imajo nepravilnosti, ki lahko škodijo njihovi varni plovbi ali pomenijo grožnjo za okolje v skladu s členom 23 te direktive.
- Ladje, ki niso izpolnile ustreznih zahtev glede obveščanja iz člena 9 te direktive, v Direktivi 2000/59/ES, Direktivi 2002/59/ES in po potrebi Uredbi (ES) št. 725/2004.
- Ladje, ki so bile predmet poročila ali pritožbe poveljnika, člana posadke ali katere koli osebe ali organizacije, ki ima upravičen interes za varno obratovanje ladje, bivalne in delovne pogoje na ladji ali preprečevanje onesnaževanja, razen če zadevna država članica meni, da sta poročilo ali pritožba očitno neutemeljena.
- Ladje, ki so bile pred več kot tremi meseci že zadržane.
- Ladje, pri katerih so bile ugotovljene izrazite pomanjkljivosti, razen tistih, pri katerih so bile pomanjkljivosti odpravljene najpozneje 14 dni po izplutju, in tistih, pri katerih so bile pomanjkljivosti odpravljene pred izplutjem.
- Ladje, pri katerih so bili javljeni problemi v zvezi s tovorom, zlasti s škodljivim in nevarnim tovorom.
- Ladje, ki so jih upravljali na način, nevaren za osebe, lastnino ali okolje.
- Ladje, za katere zanesljivi viri trdijo, da se njihovi dejanski parametri tveganja razlikujejo od uradno ugotovljenih in da so zato bolj rizične.

3. Sistem izbire

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

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

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

(b) Prvi ali podrobni inšpekcijski pregled se opravi na:

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

(c) V primeru zelo pomembnih okoliščin:

- Podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja opravi na vseh zelo rizičnih ladjah in na vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
- Podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.

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

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

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

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

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

(c) V primeru nepričakovanih okoliščin:

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

PRILOGA II

ELEMENTI RIZIČNEGA PROFILA LADJE
(iz člena 10(2))

		Profil					
		Zelo rizične		Običajno rizične ladje	Malo rizične ladje		
Splošni parametri		Merila	Ponder	Merila	Merila		
1	Vrsta ladje	Tanker za prevoz kemikalij Tanker za prevoz plina Tanker za prevoz nafte Ladja za prevoz razsutega tovora Potniška ladja	2	niti zelo nevarne niti malo nevarne ladje	Vse vrste		
2	Starost ladje	vse vrste > 12 y	1		Vse starosti		
3a	Zastava	Črni/Sivi/Beli seznam	Črni - VHR, HR, M do HR		2	Beli	
			Črni - MR		1		
3b		Pregled IMO	—		—	Da	
4a	Priznana organizacija	Uspešnost	H		—	—	Nadpovprečna
			M		—	—	—
			L		Podpovprečna	1	—
			VL		neuspešna	—	—
4b		Ki jo priznava EU	—		—	Da	
5	Družba	Uspešnost	H	—	—	Nadpovprečna	
			M	—	—	—	
			L	Podpovprečna	2	—	
			VL	neuspešna	—	—	
Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcij							
6	Število pomanjkljivosti, ugotovljenih v vseh inšp. pregledih v zadnjih 36 mesecih	Pomanjkljivosti	Ni primerna za pregled	—	≤ 5 (in vsaj en inšpekcijski pregled, opravljen v zadnjih 36 mesecih)		
7	Število zadržanj v zadnjih 36 mesecih	Zadržanja	≥ 2 zadržanja	1	Brez zadržanj		

HRS (zelo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo merila do skupne vrednosti 5 ali več ponderjev.

LRS (malo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo vsa merila parametrov majhnega tveganja.

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

PRILOGA III

URADNO OBVESTILO

(iz člena 9(1))

Informacije, ki jih je treba predložiti v skladu s členom 9(1):

Če se pričakuje, da bo vožnja trajala manj kakor tri dni, se vsaj tri dni pred načrtovanim vplutjem v pristanišče ali sidrišče ali pred izplutjem iz prejšnjega pristanišča ali sidrišča predložijo pristaniškemu organu ali telesu ali za ta namen določenemu organu ali telesu naslednji podatki:

- (a) identifikacija ladje (ime, klicni znak, identifikacijska številka IMO ali številka MMSI);
 - (b) predvideno trajanje postanka;
 - (c) za tankerje:
 - (i) oblika: enojni trup, enojni trup s SBT, dvojni trup;
 - (ii) stanje cistern za tovor in balast: polne, prazne, inertne;
 - (iii) prostornina in vrsta tovara;
 - (d) načrtovani postopki v namembnem pristanišču ali sidrišču (natovarjanje, raztovarjanje, drugo);
 - (e) načrtovani predpisani inšpekcijski pregledi in večja vzdrževalna dela ter popravila, ki se bodo izvedla v namembnem pristanišču;
 - (f) datum zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda na območju podpisnic Pariškega MOU.
-

PRILOGA IV

SEZNAM SPRIČEVAL IN DOKUMENTOV

(iz člena 13(1))

1. Mednarodno izmeritveno spričevalo (1969).
2. — Spričevalo o varnosti potniške ladje,
 - spričevalo o varnosti konstrukcije tovorne ladje,
 - spričevalo o varnostni opremi tovorne ladje,
 - spričevalo o zanesljivosti radijske postaje na tovorni ladji,
 - spričevalo o oprostitvi, ki vključuje specifikacijo tovora, če je primerno,
 - spričevalo o varnosti tovorne ladje.
3. Mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (ISSC).
4. Redni povzetki evidence.
5. Mednarodno spričevalo o sposobnosti za prevoz kapljivo tekočih plinov;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih utekočinjenih plinov.
6. Mednarodno spričevalo o primernosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij v razsutem stanju.
7. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaženja z oljem.
8. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja pri prevozu nepakiranih škodljivih tekočih snovi.
9. Mednarodno spričevalo o tovorni črti (1966);
 - mednarodno spričevalo o izvzetju tovornih črt.
10. Knjiga o oljih, dela I in II.
11. Knjiga o tovoru.
12. Listina o minimalnem številu članov posadke, potrebne za varno plovbo.
13. Spričevala ali kateri koli drugi dokumenti, zahtevani v skladu z določbami STCW 78/95.
14. Zdravniška spričevala (glej Konvencijo ILO št. 73 o zdravniškem pregledu pomorščakov).
15. Pregled razporeditve dela na krovu (Konvencija ILO št. 180 in STCW 78/95).
16. Evidenca delovnega časa in počitka pomorščakov (Konvencija ILO št. 180).
17. Knjiga o stabilnosti.
18. Kopija listine o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju, izdana v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (SOLAS 74, poglavje IX).
19. Spričevala o trdnosti ladje in strojnih naprav, ki jih izda zadevna priznana organizacija (in ki se zahtevajo samo, če ladja ohrani svoj razred pri priznani organizaciji).

20. Listina o skladnosti s posebnimi zahtevami za ladje, ki prevažajo nevarne snovi.
21. Varnostno spričevalo hitrega plovila in dovoljenje za upravljanje tega plovila.
22. Poseben seznam nevarnega blaga ali seznam natovorjenega nevarnega blaga ali podroben tovorni načrt.
23. Ladijski dnevnik v zvezi s poročili o preskusih in vajah vključno z varnostnim urjenjem ter dnevnik za zapisnike o pregledu in vzdrževanju naprav in programov za reševanje ter naprav za odkrivanje, preprečevanje in gašenje požarov.
24. Varnostno spričevalo ladje za posebne namene.
25. Varnostno spričevalo za mobilno vrtalno enoto na morju.
26. Za tankerje za prevoz nafte zapis o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega prevoza z balastom.
27. Seznam razporeditve ob alarmu, protipožarni načrt in za potniške ladje načrt ukrepov ob poškodbah ladje.
28. Načrt nujnih ukrepov ob onesnaženju ladje z nafto.
29. Dokumentacija s poročili o nadzoru (ladij, ki prevažajo razsuti tovor, in naftnih tankerjev).
30. Poročila o predhodnih pregledih pomorske inšpekcije.
31. Za ro-ro potniške ladje informacije o največjem razmerju faktorjev pregrajevanja A/A.
32. Potrdilo o nakladanju sipkega tovara.
33. Priročnik o zavarovanju tovara.
34. Načrt ravnanja z odpadki in dnevnik o ravnanju z odpadki.
35. Računalniško podprt informacijski sistem za pomoč poveljnikom potniških ladij pri odločanju.
36. Načrt sodelovanja s službami iskanja in reševanja (SAR) za potniške ladje, ki plujejo na rednih progah.
37. Seznam operativnih omejitev za potniške ladje.
38. Knjiga ladij, ki prevažajo razsuti tovor.
39. Načrt natovarjanja in raztovarjanja ladij, ki prevažajo razsuti tovor.
40. Spričevalo o zavarovanju ali katera koli druga finančna varščina v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992).
41. Spričevala, ki se zahtevajo v skladu z Direktivo 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve⁽¹⁾.
42. Spričevalo, ki se zahteva v skladu z Uredbo (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznika potnikov po morju v primeru nesreč⁽²⁾.
43. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja zraka.
44. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z odplakami.

⁽¹⁾ Glej stran 128 tega Uradnega lista.

⁽²⁾ Glej stran 24 tega Uradnega lista.

PRILOGA V

PRIMERI „UTEMELJENIH RAZLOGOV“

(iz člena 13(3))

A. Primeri utemeljenih razlogov za podrobni inšpekcijski pregled

1. Ladje, naštete v Prilogi I, dela 2A in 2B.
2. Knjiga o oljih ni pravilno vodena.
3. Pri pregledu spričeval in druge dokumentacije so bile odkrite netočnosti.
4. Nekateri znaki kažejo na to, da člani posadke ne morejo izpolniti zahtev glede sporazumevanja na krovu iz člena 18 Direktive 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov⁽¹⁾.
5. Spričevalo je bilo pridobljeno z goljufijo ali imetnik spričevala ni oseba, ki ji je bilo spričevalo prvotno izdano.
6. Spričevalo poveljnika ladje, častnika ali podčastnika je izdala država, ki ni ratificirala STCW 78/95.
7. Obstajajo dokazi o tem, da se postopki v zvezi s tovorom in drugi postopki ne izvajajo varno ali v skladu s smernicami IMO, npr. vsebina kisika v glavnem dovodu inertnega plina v cisterne za tovor presega najvišjo predpisano stopnjo.
8. Poveljnik naftega tankerja ne predloži zapisa o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega potovanja z balastom.
9. Seznam razporeditve ob alarmu ni tekoče urejen ali pa člani posadke ne poznajo svojih nalog ob požaru ali ukazu o zapustitvi ladje.
10. Sproženi so bili lažni signali za klic v sili, ki jim niso sledili pravilni postopki ukinitve.
11. Manjka glavna oprema ali naprave, ki jih zahtevajo konvencije.
12. Higijenske razmere na ladji so zelo neustrezne.
13. Iz splošnega vtisa in opazanj inšpektorja za varnost plovbe izhaja, da obstaja resno kvarjenje ali pomanjkljivosti na trupu ali konstrukciji, ki lahko ogrozi konstrukcijo ladje, njeno neprepustnost za vodo ali odpornost proti slabemu vremenu.
14. Obstajajo informacije ali dokazila o tem, da poveljnik ladje ali ladijska posadka nista seznanjena z bistvenimi postopki na ladji v zvezi z varnostjo ladje ali preprečevanjem onesnaževanja ali da se taki postopki niso izvajali.
15. Manjka pregled razporeditve dela na krovu ali evidenca delovnega časa ali počitka pomorščakov.

B. Primeri utemeljenih razlogov za nadzor ladij z vidika varnosti

1. Inšpektor lahko med prvim inšpekcijskim pregledom najde naslednje utemeljene razloge za nadaljnje nadzorne ukrepe v zvezi z varnostjo:
 - 1.1 ISSC ni veljavno ali mu je potekla veljavnost.
 - 1.2 Ladja ima nižjo stopnjo varnosti kakor pristanišče.
 - 1.3 Urjenja v zvezi z varnostjo ladje niso bila izpeljana.
 - 1.4 Evidenca za zadnjih deset stikov ladja/pristanišče ali ladja/ladja je nepopolna.
 - 1.5 Obstajajo dokazi ali ugotovitve, da ključni člani ladijskega osebja ne zmorejo vzpostaviti medsebojne komunikacije.
 - 1.6 Iz opazovanj izhaja, da obstajajo resne pomanjkljivosti v ureditvi varnosti.

⁽¹⁾ UL L 323, 3.12.2008, str. 33.

- 1.7 Obstajajo informacije tretje strani, na primer poročila ali pritožbe, ki zadevajo informacije v zvezi z varnostjo.
 - 1.8 Ladja ima drugo začasno mednarodno spričevalo o varnosti ladij zapored, pri čemer je po strokovni presoji inšpektorja eden od razlogov, zakaj je ladja ali družba prosila za takšno spričevalo, ta, da bi se izognila popolni skladnosti s poglavjem XI-2 SOLAS 74 in delom A kodeksa ISPS po izteku prvega začasnega spričevala. Del A kodeksa ISPS določa okoliščine, ko je mogoče izdati začasno spričevalo.
 2. Če so ugotovljeni utemeljeni razlogi, kakor je opisano zgoraj, inšpektor takoj obvesti pristojni organ za zaščito (razen če je inšpektor tudi pooblaščen varnostni častnik). Pristojni organ za zaščito nato odloči o nadaljnjih potrebnih nadzornih ukrepih, pri čemer upošteva stopnjo zaščite v skladu s pravilom 9 poglavja XI konvencije SOLAS 74.
 3. O drugih utemeljenih razlogih presoja pooblaščen varnostni častnik.
-

PRILOGA VI

POSTOPKI ZA NADZOR LADIJ

(iz člena 15(1))

Priloga 1, „Postopki nadzora, ki ga izvaja inšpekcija za varnost plovbe“ („PSCO“)in naslednja navodila Pariškega MOU in njihove najnovejše različice:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Navodila 33/2000/02: Nadzor obratovanja na potniških trajektilih in ladjah),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Navodila 35/2002/02: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z elektronskimi kartami),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Navodila 36/2003/08: Smernice za inšpekcijske preglede delovnih in bivalnih razmer),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines on compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Navodila 37/2004/02: Smernice o usklajenosti z Konvencijo STCW 78/95, kakor je bila spremenjena),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Navodila 37/2004/05: Smernice za inšpekcijski pregled razmerja med delom in počitkom),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Navodila 37/2004/10: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z varnostnimi vidiki),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR), Navodila 38/2005/02: Smernice za inšpektorje za preverjanje zapisovalnika podatkov o plovbi (VDR),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Navodila 38/2005/05: Smernice v zvezi s Prilogo I konvencije MARPOL),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Navodila 38/2005/07: Smernice v zvezi z nadzorom programa ocene stanja (CAS) tankerjev z enojnim trupom),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM-Code (Navodila 39/2006/01: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi s Kodeksom ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Navodila 39/2006/02: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z nadzorom GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Navodila 39/2006/03: Optimizacija kontrolnega seznama zavrnitev in uradnih obvestil),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Navodila 39/2006/10: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe za preverjanje balastnega rezervoarja in simulacije izpada osrednje energije (preskus prekinitve energije),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Navodila 39/2006/11: Smernice za preverjanje strukture ladij za prevoz razsutega tovora),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers. (Navodila 39/2006/12: Kodeks uveljavljene prakse za inšpektorje za varnost plovbe,
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the responsibility assessment of Recognized Organisations (RO's) (Navodila 39/2006/04: Merila za oceno odgovornosti priznanih organizacij),
- Instruction 40/2007/09 Interim Guidelines for Port State Control inspectors for compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Navodila 38/2005/09: Začasne smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi s skladnostjo s Prilogo VI h konvenciji MARPOL 73/78)

PRILOGA VII

RAZŠIRJENI INŠPEKCIJSKI PREGLED LADIJ**(iz člena 14)**

V okviru razširjenega inšpekcijskega pregleda se zlasti preveri stanje naslednjih nevarnih delov:

- Dokumentacija
- Konstrukcijsko stanje
- Odpornost proti vremenskim razmeram
- Zasilni sistemi
- Radijska zveza
- Postopki s tovorom
- Požarna varnost
- Alarmne naprave
- Bivalne in delovne razmere
- Navigacijska oprema
- Reševalne naprave
- Nevarno blago
- Pogonska in pomožna strojna oprema
- Preprečevanje onesnaževanja

Pri razširjenem pregledu se ob upoštevanju praktične izvedljivosti ali morebitnih omejitev v zvezi z varnostjo oseb, ladje ali pristanišča preveri specifične elemente nevarnih delov, glede na vrsto plovila, ki se pregleduje, kot je določeno v skladu s členom 14(3).

PRILOGA VIII

DOLOČBE V ZVEZI Z ZAVRNITVIJO DOSTOPA DO PRISTANIŠČ IN SIDRIŠČ V SKUPNOSTI**(iz člena 16)**

1. Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 16(1) pristojni organ pristanišča, v katerem je ladja zadržana tretjič, pisno obvesti poveljnika ladje, da bo izdana odločba o zavrnitvi dostopa, ki bo začela veljati takoj, ko bo ladja izplula iz pristanišča. Odločba o zavrnitvi dostopa začne veljati takoj, ko ladja po odpravi pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila zadržana, izpluje iz pristanišča.
2. Pristojni organ pošlje izvod odločbe o zavrnitvi dostopa pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevni priznani organizaciji, drugim državam članicam in drugim podpisnicam Pariškega MOU ter Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti z informacijami o odločbah o zavrnitvi vstopa.
3. Da bi bila odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena, morata lastnik ali upravljavec ladje nasloviti uradno zahtevo na pristojni organ države članice, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa. Tej zahtevi mora biti priložen dokument pristojnega upravnega organa države zastave, ki ga je po obisku na krovu ladje izdal inšpektor, ki ga je pooblastil upravni organ države zastave, ki dokazuje, da je ladja popolnoma v skladu z veljavnimi določbami mednarodnih konvencij. Upravni organ države zastave pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.
4. Zahtevi o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa mora biti prav tako priložen, če je primerno, dokument klasifikacijskega zavoda, ki je ladjo klasificiral po obisku inšpektorja klasifikacijskega zavoda na krovu ladje, kateri priča o tem, da je ladja v skladu s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta zavod določil. Klasifikacijski zavod pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.
5. Odločitev o zavrnitvi dostopa je lahko razveljavljena šele po preteku, kakor je navedeno v členu 16 te direktive in po ponovnem inšpekcijskem pregledu ladje v dogovorjenem pristanišču.

Če je dogovorjeno pristanišče v državi članici, lahko pristojni organ te države na zahtevo pristojnega organa, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa, dovoli ladji vpluti v dogovorjeno pristanišče zaradi izvedbe ponovnega inšpekcijskega pregleda. V takšnih primerih se v pristanišču do razveljavitve odločitve o zavrnitvi dostopa ne izvajajo nikakršni postopki s tovorom.
6. Če se je zadržanje, katerega posledica je bila odločitev o zavrnitvi dostopa, nanašalo na pomanjkljivosti v ladijski konstrukciji, lahko pristojni organ, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa, zahteva, da morajo biti nekateri prostori, vključno s prostori za tovor in rezervoar, dostopni za pregled med ponovnim inšpekcijskim pregledom.
7. Ponovni inšpekcijski pregled opravi pristojni organ države članice, ki je izdala odločitev o zavrnitvi dostopa, ali pristojni organ namembnega pristanišča ob soglasju pristojnega organa države članice, ki je izdala odločitev o zavrnitvi dostopa. Pristojni organ lahko zahteva, da mora biti ponovni inšpekcijski pregled najavljen do 14 dni vnaprej. Tej državi članici morajo biti predloženi zadostni dokazi, da ladja v celoti izpolnjuje ustrezne zahteve konvencij.
8. Ponovni pregled obsega razširjeni pregled, ki mora zajeti vsaj ustrezne postavke Priloge VII.
9. Vse stroške tega razširjenega inšpekcijskega pregleda nosi lastnik ali upravljavec ladje.
10. Če rezultati razširjenega inšpekcijskega pregleda zadovoljijo državo članico v skladu s Prilogo VII, mora biti odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena in ladijska družba o tem pisno obveščena.
11. Pristojni organ prav tako pisno sporoči svojo odločitev pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevnemu klasifikacijskemu zavodu, drugim državam članicam, drugim podpisnicam Pariškega MOU, Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti s podatki o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa.
12. Podatki o ladjah, ki jim je bil zavrnjen dostop do pristanišč v Skupnosti, morajo biti dostopni v inšpekcijski bazi podatkov in objavljeni v skladu z določbami člena 26 in Priloge XIII.

PRILOGA IX

POROČILO O INŠPEKCIJSKEM PREGLEDU**(iz člena 17)**

Poročilo o inšpekcijskem pregledu mora vsebovati vsaj naslednje točke:

I. Splošno

1. Pristojni organ, ki je sestavil poročilo
2. Datum in kraj inšpekcijskega pregleda
3. Ime pregledane ladje
4. Zastava
5. Vrsta ladje (kakor je navedeno v spričevalu o varnem upravljanju)
6. Identifikacijska številka IMO
7. Klicni znak
8. Bruto tonaža (bt)
9. Nosilnost (če je primerno)
10. Leto izgradnje, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje
11. Klasifikacijski zavod ali klasifikacijski zavodi in po potrebi katera koli druga organizacija, ki je izdala/so izdale tej ladji morebitna klasifikacijska spričevala
12. Priznana organizacija ali priznane organizacije in/ali katera koli druga stranka, ki je izdala/so izdale tej ladji spričevala v imenu države zastave, v skladu z veljavnimi konvencijami
13. Ime in naslov družbe ali upravljavca ladje
14. Ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa za ladje, ki prevažajo razsuti tovor v tekočem ali trdnem stanju
15. Končni datum sestave inšpekcijskega poročila
16. Navedba, da se podrobne informacije o inšpekcijskem pregledu ali zadržanju lahko objavijo.

II. Informacije o inšpekcijskem pregledu

1. Spričevala, izdana na podlagi ustreznih konvencij, organ ali organizacija, ki sta izdala zadevno(-a) spričevalo(-a), vključno z datumom izdaje in preteka veljavnosti
2. Deli ali elementi ladje, ki so bili pregledani (ob podrobnem ali razširjenem inšpekcijskem pregledu)
3. Pristanišče in datum zadnjega vmesnega ali letnega nadzora ali pregleda, namenjenega izdaji spričevala in ime organizacije, ki je izvedla ta nadzor
4. Vrsta inšpekcijskega pregleda (inšpekcijski pregled, podrobni inšpekcijski pregled ali razširjeni inšpekcijski pregled)
5. Vrsta pomanjkljivosti
6. Sprejeti ukrepi.

III. Dodatne informacije ob zadržanju

1. Datum odločitve o zadržanju
2. Datum razveljavitve odločitve o zadržanju
3. Vrsta pomanjkljivosti, ki upravičuje odločitev za zadržanje (sklicevanje na konvencije, če je primerno)
4. Navedba, če je primerno, ali je priznana organizacija ali katera koli druga zasebna organizacija, ki je izvedla nadzor, odgovorna za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupaj privedle do zadržanja
5. Sprejeti ukrepi.

PRILOGA X

MERILA ZA ZADRŽANJE LADJE

(iz člena 19(3))

UVOD

Preden inšpektor odloči, ali pomanjkljivosti, ugotovljene pri inšpekcijskem pregledu, upravičujejo zadržanje vpletene ladje, mora uporabiti merila, navedena v nadaljevanju v točkah 1 in 2.

Točka 3 zajema primere pomanjkljivosti, ki že sami po sebi upravičujejo zadržanje vpletene ladje (glej člen 19(4)).

Če je razlog za zadržanje posledica naključne škode, utrpele med plovbo ladje v pristanišče, se odločitev za zadržanje ne izda, pod pogojem:

- (a) da so bile ustrezno upoštewane zahteve pravila I/11(c) SOLAS 74, ki zadevajo obveščanje pristojnega upravnega organa države zastave, imenovanega inšpektorja ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo ustreznega potrdila;
- (b) da je poveljnik ali lastnik ladje pred vplutjem v pristanišče predložil pomorskemu inšpekcijskemu organu podrobne podatke o okoliščinah nesreče in utrpeli škodi ter zahtevanem obveščanju pristojnega upravnega organa države zastave;
- (c) da so na ladji sprejeti primerni ukrepi za izboljšanje v zadovoljstvo pristojnih organov; in
- (d) da pristojni organ zagotovi, po prejemu obvestila o izvršitvi ukrepov za izboljšanje, da so odpravljene pomanjkljivosti, ki so nedvomno ogrožale varnost, zdravje ali okolje.

1. **Glavna merila**

Pri strokovni presoji o tem, ali naj ladjo zadrži ali ne, bo inšpektor uporabil naslednja merila:

Določitev časa:

Ladje, ki niso varne za nadaljevanje plovbe, se zadržijo po prvem inšpekcijskem pregledu, ne glede na to, koliko časa bodo v pristanišču.

Kriterij:

Ladja se zadrži, če so pomanjkljivosti na njej dovolj resne, da se mora inšpektor zaradi njih vrniti na ladjo, da se prepriča, ali so bile odpravljene, preden ladja odpluje.

Potreba, da se inšpektor vrne na ladjo, je opredeljena z resnostjo pomanjkljivosti. To ne pomeni take obveznosti v vsakem primeru. Pomeni pa, da bodo organi po možnosti s ponovnim obiskom preverili, ali so bile pomanjkljivosti odpravljene pred odhodom.

2. **Uporaba glavnih meril**

Kadar se inšpektor odloča, ali so pomanjkljivosti, ki jih je odkril na ladji, dovolj resne, da je zaradi njih treba zadržati ladje, naj ugotovi, ali:

1. ima ladja ustrezne, veljavne listine;
2. ima ladja posadko, kakor se zahteva v listini o najmanjšem številu članov posadke, potrebnih za varno plovbo.

Med inšpekcijskim pregledom mora inšpektor prav tako oceniti, ali je ladja in/ali posadka sposobna:

3. varno pluti pri naslednjem prevozu;
4. varno ravnati s tovorom in ga prevažati ter nadzorovati stanje tovora pri naslednjem prevozu;

5. varno upravljati strojnico pri naslednjem prevozu;
6. ohranjati primerno pogonsko moč in krmiljenje pri naslednjem prevozu;
7. učinkovito gasiti požare v katerem koli delu ladje pri naslednjem prevozu;
8. hitro in varno zapustiti ladjo ter po potrebi izvesti reševanje pri naslednjem prevozu;
9. preprečevati onesnaževanje okolja neprestano med naslednjim prevozom;
10. ohranjati primerno stabilnost pri naslednjem prevozu;
11. ohranjati primerno neprepustnost za vodo neprestano med naslednjim prevozom;
12. obveščati v izrednih razmerah po potrebi med naslednjim prevozom;
13. zagotavljati varne in zdrave razmere na ladji med naslednjim prevozom;
14. predložiti čim več informacij ob nesreči.

Če je ob upoštevanju vseh ugotovljenih pomanjkljivosti rezultat katere koli ocene negativen, je treba resno razmisliti o zadržanju ladje. Tudi kombinacija manj resnih pomanjkljivosti lahko upraviči zadržanje ladje.

3. V nadaljevanju pomaga inšpektorju pri uporabi teh postopkov navedeni seznam pomanjkljivosti, ki štejejo za tako resne, da lahko upravičijo zadržanje ladje, razvrščenih v skupine po ustreznih konvencijah in/ali kodeksih. Ta seznam ni izčrpen.

3.1 Splošno

Odsotnost veljavnih spričeval in listin, kakor jih zahtevajo ustrezni pravni akti. Vendar pa ladje, ki plujejo pod zastavo držav, ki niso članice konvencije ali niso izvršile drugih ustreznih pravnih aktov, nimajo pravice imeti spričeval, zahtevanih v konvenciji ali drugem ustreznem pravnem aktu. Zato odsotnost zahtevanih spričeval sama po sebi ne bi smela biti razlog za zadržanje teh ladij; vendar pa je treba ob upoštevanju klavzule „izključitev ugodnejše obravnave“ zahtevati, da ladja v glavnem izpolnjuje določbe, preden odpluje.

3.2 Področja po SOLAS 74

1. Nepravilno delovanje pogonskih in drugih pomembnih strojev ter električne napeljave.
2. Nezadostna snaga strojnice, prevelika količina mešanice zaoljene vode v kalužah, izolacija cevi, vključno z izpušnimi cevmi v strojnici, onesnaženi z olji, nepravilno delovanje kalužnih črpalk.
3. Nepravilno delovanje generatorja v sili, zasilne razsvetljave, akumulatorjev in stikal.
4. Nepravilno delovanje glavnih in pomožnih krmilnih sistemov.
5. Odsotnost, nezadostna zmogljivost ali resno poslabšanje stanja osebnih naprav za reševanje, reševalnih plovil in naprav za spuščanje čolnov.
6. Odsotnost, neustreznost ali znatno poslabšanje stanja naprav za odkrivanje požarov, požarnih alarmov, opreme za gašenje požarov, stalnih naprav za gašenje požarov, prezračevalnih ventilov, dušilnikov ognja, naprav za hitro zapiranje, tako da te ne ustrezajo več svojemu namenu.
7. Odsotnost, znatno poslabšanje ali pomanjkljivo delovanje krovne protipožarne zaščite na tankerjih.
8. Odsotnost, neustreznost ali resno poslabšanje stanja luči, signalnih teles ali zvočnih signalov.
9. Odsotnost ali nepravilno delovanje radijske opreme za komunikacije v sili in komunikacije za zagotavljanje varnosti.

10. Odsotnost ali nepravilno delovanje navigacijske opreme ob upoštevanju določb pravila V/16.2 SOLAS 74.
11. Odsotnost pomorskih kart in/ali drugih ustreznih pomorskih publikacij, potrebnih za načrtovano plovbo, ob upoštevanju, da se kot nadomestilo za klasične karte lahko uporablja homologirani sistem za prikazovanje elektronskih navigacijskih kart in informacij (ECDIS), v katerega so naloženi uradni podatki.
12. Odsotnost neiskreče izpušne ventilacije v prostorih za prečrpavanje tovora.
13. Resne pomanjkljivosti glede operativnih zahtev, kakor so opisane v oddelku 5.5 Priloge 1 k Pariškemu MOU.
14. Število, sestava ali usposobljenost posadke ne ustrežajo dokumentu o številu članov ladijske posadke.
15. Neizvajanje programa povečanega nadzora v skladu s konvencijo SOLAS 74, poglavje XI, pravilo 2.

3.3 Področja po kodeksu IBC

1. Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti, ali manjkajoče informacije.
2. Manjkajoče ali poškodovane visokotlačne varnostne naprave.
3. Električna napeljava, ki ni sama po sebi varna ali v skladu z zahtevami v kodeksu.
4. Viri vžiga na nevarnih mestih.
5. Kršitve posebnih zahtev.
6. Prekoračitev največje dovoljene količine tovora v posameznem tanku.
7. Ne zadostna toplotna zaščita občutljivih izdelkov.

3.4 Področja po kodeksu IGC

1. Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti, ali manjkajoče informacije o tovoru.
2. Manjkajo zapiralne naprave za bivalne ali delovne prostore.
3. Pregrade niso neprepustne za pline.
4. Pokvarjene zračne zapore.
5. Manjkajo ali so pokvarjeni ventili za hitro zapiranje.
6. Manjkajo ali so pokvarjeni varnostni ventili.
7. Električna napeljava, ki ni sama po sebi varna ali v skladu z zahtevami v kodeksu.
8. Nedelujoči ventilatorji v tovornih prostorih.
9. Nedelujoči tlačni alarmi v tovornih tankih.
10. Pokvarjena naprava za odkrivanje plina in/ali strupenega plina.
11. Prevoz snovi, ki jih je treba inhibirati, brez veljavnega spričevala o uporabi zaviralnih snovi.

3.5 Področja po LL 66

1. Velike poškodovane, korodirane ali luknjičaste površine pločevine in pripadajočih ojačitev na krovih in trupu, ki vplivajo na sposobnost ladje za plovbo ali odpornost za lokalne obremenitve, razen če so bila opravljena primerna začasna popravila za plovbo do pristanišča, v katerem bo opravljeno trajno popravilo.

2. Ugotovljena nezadostna stabilnost.
 3. Odsotnost zadostnih in zanesljivih informacij v predpisani obliki, ki hitro in preprosto omogočajo poveljniku, da organizira natovarjanje in balastiranje ladje tako, da se ohranja varna stabilnost v vseh fazah in različnih razmerah potovanja ter prepreči nastanek vseh nesprejemljivih obremenitev ladijske konstrukcije.
 4. Odsotnost, znatno poslabšanje ali okvara zapiralnih naprav, naprav za zapiranje tovornih odprtih in za vodo neprepustnih vrat.
 5. Prenatorjenost.
 6. Odsotnost oznake ugreza ali nečitljiva oznaka ugreza.
- 3.6 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga I*
1. Odsotnost, resno poslabšanje ali nepravilno delovanje opreme za filtriranje zaoljene vode, sistema za spremljanje in nadzor izpusta olj ali alarmnih naprav 15 ppm.
 2. Preostala prostornina prelivnega in/ali zlivnega tanka premajhna za načrtovano potovanje.
 3. Ni knjige o oljih.
 4. Nedovoljena premostitev izliva.
 5. Dokumentacija s poročili o nadzoru manjka ali ni v skladu s pravilom 13G(3)(b) MARPOL 73/78.
- 3.7 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga II*
1. Odsotnost priložnika P&A.
 2. Tovor ni kategoriziran.
 3. Ni knjige o tovoru.
 4. Prevoz oljem podobnih snovi brez izpolnitve zahtev ali brez ustrezno dopoljenega spričevala.
 5. Nedovoljena premostitev izliva.
- 3.8 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga V*
1. Odsotnost načrta ravnanja z odpadki.
 2. Ni dnevnika o ravnanju z odpadki.
 3. Ladijsko osebje ni seznanjeno z zahtevami iz načrta ravnanja z odpadki v zvezi z odstranjevanjem/odvajanjem.
- 3.9 *Področja po STCW 78/95 in Direktivi 2008/106/ES*
1. Pomorščaki nimajo spričevala, nimajo ustreznega spričevala, nimajo veljavnega dovoljenja ali ne predložijo dokumentiranega dokazila o tem, da so upravi države zastave predložili vlogo za dovoljenje.
 2. Dokaz, da je bilo spričevalo pridobljeno z goljufijo ali imetnik spričevala ni oseba, ki ji je bilo spričevalo prvotno izdano.
 3. Zahteve uprave države zastave v zvezi s številom članov ladijske posadke, ki jih je treba upoštevati, niso izpolnjene.
 4. Določbe v zvezi s stražarjenjem na poveljniškem mostu ali na stroju niso v skladu z zahtevami, ki jih je za ladjo določila uprava države zastave.

5. Na straži ni osebe, usposobljene za upravljanje opreme, bistvene za varno plovbo, varnostne radijske zveze ali preprečevanje onesnaževanja morja.
6. Ni predloženo dokazilo o strokovni usposobljenosti za naloge, dodeljene pomorščakom v zvezi z varnostjo ladje in preprečevanjem onesnaževanja.
7. Ni zagotovljenih oseb za prvo stražo na začetku plovbe in poznejše menjave straže, ki bi bile dovolj spočite in tudi sicer sposobne za delo.

3.10 *Področja po konvencijah ILO*

1. Premalo hrane za plovbo do naslednjega pristanišča.
2. Premalo pitne vode za plovbo do naslednjega pristanišča.
3. Zelo nehigienske razmere na ladji.
4. Ni ogrevanja bivalnih prostorov na ladji, ki pluje v predelih, kjer utegnejo biti temperature zelo nizke.
5. Slaba ventilacija v bivalnih prostorih ladje.
6. Preveč odpadkov v prehodih/bivalnih prostorih, z opremo ali s tovorom napolnjeni prehodi/bivalni prostori ali drugače (preveč) nevarne razmere v njih.
7. Jasni dokazi, da je stražarsko osebje in drugo delovno osebje za prvo stražo ali naslednje straže preutrujeno.

- 3.11 *Področja, ki morda ne upravičujejo zadrževanja ladje, na katerih pa je treba na primer začasno ustaviti postopke s tovorom.*
Nepravilno delovanje (ali vzdrževanje) sistema inertnega plina, opreme ali strojev, povezanih s tovorom, se šteje za zadosten razlog za ustavitev postopkov s tovorom.
-

PRILOGA XI

MINIMALNA MERILA ZA INŠPEKTORJE

(iz člena 22(1) in (5))

1. Inšpektorji morajo imeti ustrezno teoretično znanje o ladjah in njihovem obratovanju ter praktične izkušnje na tem področju. Usposobljeni morajo biti za uveljavljanje zahtev konvencij in ustreznih postopkov v zvezi z inšpekcijo za varnost plovbe. To znanje in strokovna usposobljenost za uveljavljanje mednarodnih zahtev in zahtev Skupnosti morata biti pridobljeni na dokumentiranih programih usposabljanja.
2. Minimalni pogoji, ki jih morajo inšpektorji izpolnjevati, so bodisi:
 - (a) primerna kvalifikacija, pridobljena na pomorski ali navtični ustanovi, in ustrezne izkušnje kot potrjeni ladijski častnik, ki ima ali je imel veljavno spričevalo o usposobljenosti STCW II/2 ali III/2, ki ni omejen glede na delovno področje, pogonsko moč ali tonažo; ali
 - (b) opravljen izpit, ki ga priznava pristojni organ za ladjedelskega inženirja, strojnega inženirja ali inženirja na področju pomorskega prometa in najmanj pet let delovnih izkušenj na tem mestu; ali
 - (c) imeti ustrezno univerzitetno ali enakovredno izobrazbo ter zaključeno izobraževanje in ustrezno usposabljanje kot inšpektorji za varnost plovbe.
3. Inšpektor:
 - je moral vsaj eno leto službovati kot ladijski inšpektor države zastave, odgovoren bodisi za preglede, namenjene izdaji spričeval, ali izdajanje spričeval v skladu s konvencijami, ali sodelovati pri spremljanju dejavnosti priznanih organizacij, na katere je bilo preneseno izvajanje predpisanih nalog, ali
 - je pridobil pristojnosti na enaki ravni tako, da se je vsaj leto dni usposabljal na terenu in sodeloval pri pomorskih inšpekcijskih pregledih pod vodstvom izkušenih pomorskih inšpektorjev.
4. Inšpektorji za varnost plovbe, navedeni pod 2(a), morajo imeti najmanj pet let pomorskih delovnih izkušenj, vključno z obdobji, ko so delali na morju kot krovni oziroma strojni častniki ali kot inšpektorji države zastave ali kot pomočniki pomorskih inšpektorjev. V okviru teh izkušenj so morali najmanj dve leti službovati na morju kot krovni ali strojni častnik.
5. Strokovni inšpektorji morajo imeti sposobnost ustnega in pisnega sporazumevanja s pomorščaki v jeziku, ki ga na morju najpogosteje govorijo.
6. Inšpektorji, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, so prav tako sprejemljivi, če jih pristojni organi države članice zaposlijo za opravljanje inšpekcijskih pregledov na dan sprejetja te direktive.
7. Kadar v državi članici inšpekcijski pregled iz člena 15(1) in (2) opravljajo pomorski inšpektorji, imajo ti inšpektorji ustrezne kvalifikacije, kar vključuje zadostna teoretična znanja in praktične izkušnje v pomorski varnosti. To običajno vključuje:
 - (a) dobro razumevanje pomorske varnosti in njenega izvajanja na dejavnostih, ki jih pregledujejo;
 - (b) dobro praktično znanje tehnik in tehnologij na področju varnosti;
 - (c) poznavanje inšpekcijskih načel, postopkov in tehnik;
 - (d) praktično znanje o dejavnostih, ki se pregledujejo.

PRILOGA XII

FUNKCIJE INŠPEKCIJSKE BAZE PODATKOV

(iz člena 24(1))

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

PRILOGA XIII

OBJAVA INFORMACIJ O INŠPEKCIJSKIH PREGLEDIH, ZADRŽANJIH IN ZAVRNITVAH DOSTOPA V PRISTANIŠČIH IN SIDRIŠČIH DRŽAV ČLANIC**(iz člena 26)**

1. Podatki, objavljeni v skladu s členom 26, morajo vključevati naslednje:
 - (a) ime ladje;
 - (b) identifikacijsko številko IMO;
 - (c) vrsto ladje;
 - (d) tonažo (bt);
 - (e) leto izgradnje, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje;
 - (f) ime in naslov ladijske družbe;
 - (g) če ladje prevažajo tekoče ali trdne tovore v razsutem stanju, ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa;
 - (h) državo zastave;
 - (i) klasifikacijska in predpisana spričevala, izdana v skladu z ustreznimi konvencijami, in organ ali organizacijo, ki sta izdala posamezno zadevno(-a) spričevalo(-a), vključno z datumom izdaje in preteka veljavnosti;
 - (j) pristanišče in datum zadnjega vmesnega ali letnega nadzora za spričevala, navedena pod točko (i) zgoraj, in ime organa ali organizacije, ki je izvedla ta nadzor;
 - (k) datum, državo, pristanišče zadržanja.
2. Za ladje, ki so bile zadržane, morajo informacije, objavljeni v skladu s členom 26, vključevati tudi:
 - (a) število zadržanj v preteklih 36 mesecih;
 - (b) datum razveljavitve zadržanja;
 - (c) trajanje zadržanja v dnevih;
 - (d) razloge za zadržanje, navedene jasno in nedvoumno;
 - (e) navedbo, kadar je primerno, ali je priznana organizacija, ki je izvedla nadzor, odgovorna za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupno privedle do zadržanja;
 - (f) opis ukrepov, sprejetih za ladjo, ki ji je bilo dovoljeno nadaljevati pot do najbližje ustrezne ladjedelnice;
 - (g) če se ladji zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča znotraj Skupnosti, razloge za tak ukrep navesti jasno in nedvoumno.

PRILOGA XIV

PODATKI, PREDLOŽENI V OKVIRU SPREMLJANJA IZVAJANJA
(iz člena 29)

1. Države članice morajo vsako leto predložiti Komisiji naslednje podatke za prejšnje leto, in sicer najpozneje do 1. aprila.

1.1 Število inšpektorjev, ki delujejo v njihovem imenu v okviru pomorske inšpekcije.

Te informacije morajo Komisiji sporočiti z uporabo naslednje vzorčne preglednice ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Pristanišče/območje	Število inšpektorjev s polnim delovnim časom (A)	Celotno število inšpektorjev s krajšim delovnim časom (B)	Pretvorba (B) v polni delovni čas (C)	Skupaj (A+C)
Pristanišče X ali Območje X ...				
Pristanišče Y ali Območje Y ...				
SKUPAJ				

1.2 Celotno število posameznih ladij, ki so vplule v njihova pristanišča na nacionalni ravni. Rezultat je enak številu ladij, ki jih zajema ta direktiva in ki so vplule v pristanišče države članice, pri čemer se upošteva samo eno vplutje na državo.

2. Države članice morajo:

(a) vsakih šest mesecev Komisiji predložiti seznam postankov posameznih ladij v pristaniščih, razen za redne trajektne prevoze potnikov in tovora, ki so vplule v njihova pristanišča ali so sporočile pristaniškemu organu ali telesu svoj prihod na sidrišče, ki za vsak premik ladje vsebuje identifikacijsko številko IMO, datum prihoda in pristanišče. Seznam mora biti predložen v formatu programa za preglednice, ki omogoča samodejni priklic in obdelavo zgoraj navedenih informacij. Ta seznam se predloži v štirih mesecih od konca obdobja, na katerega se podatki nanašajo,

in

(b) predložiti Komisiji ločene sezname rednih trajektnih prevozov potnikov in rednih trajektnih prevozov tovora, navedenih v točki (a), najpozneje v šestih mesecih po uveljavitvi te direktive, potem pa vsakokrat, kadar nastanejo spremembe pri teh storitvah. V seznamu mora biti za vsako ladjo navedena njena identifikacijska številka IMO, ime in pot, ki jo je opravila. Seznam mora biti predložen v formatu programa za preglednice, ki omogoča samodejni priklic in obdelavo zgoraj navedenih informacij.

⁽¹⁾ Kadar inšpekcijski pregledi, izvedeni v okviru pomorske inšpekcije, predstavljajo samo del inšpektorjevega dela, je treba celotno število inšpektorjev pretvoriti v enakovredno število inšpektorjev s polnim delovnim časom. Kadar isti inšpektor dela v več kot enem pristanišču ali na geografskem območju, je treba ustrezno izračunati ekvivalent krajšega delovnega časa v vsakem pristanišču.

⁽²⁾ Te informacije morajo biti predložene na nacionalni ravni in za vsako pristanišče zadevne države članice. V tej prilogi pristanišče pomeni posamezno pristanišče ali geografsko območje, ki ga pokriva en inšpektor ali skupina inšpektorjev, obsega pa več posameznih pristanišč, če je primerno.

PRILOGA XV

DEL A

**Razveljavljena direktiva z zaporednimi spremembami
(iz člena 37)**

Direktiva Sveta 95/21/ES
(UL L 157, 7.7.1995, str. 1)

Direktiva Sveta 98/25/ES
(UL L 133, 7.5.1998, str. 19)

Direktiva Komisije 98/42/ES
(UL L 184, 27.6.1998, str. 40)

Direktiva Komisije 1999/97/ES
(UL L 331, 23.12.1999, str. 67)

Direktiva 2001/106/ES Evropskega Parlamenta in Sveta
(UL L 19, 22.1.2002, str. 17)

Direktiva 2002/84/ES Evropskega Parlamenta in Sveta samo člen 4
(UL L 324, 29.11.2002, str. 53)

DEL B

**Roki za prenos v nacionalno pravo
(iz člena 37)**

Direktiva	Rok za prenos
Direktiva 95/21/ES	30. junij 1996
Direktiva 98/25/ES	30. junij 1998
Direktiva 98/42/ES	30. september 1998
Direktiva 1999/97/ES	13. december 2000
Direktiva 2001/106/ES	22. julij 2003
Direktiva 2002/84/ES	23. november 2003

PRILOGA XVI

Korelacijska tabela
(iz člena 37)

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
Člen 1, uvodne besede	Člen 1, uvodne besede
Člen 1, prva alineja	Člen 1(a)
Člen 1, druga alineja	Člen 1(b)
–	Člen 1(c)
Člen 2, uvodne besede	Člen 2, uvodne besede
Člen 2(1), uvodne besede	Člen 2(1), uvodne besede
Člen 2(1), prva alineja	Člen 2(1)(a)
Člen 2(1), druga alineja	Člen 2(1)(b)
Člen 2(1), tretja alineja	Člen 2(1)(c)
Člen 2(1), četrta alineja	Člen 2(1)(d)
Člen 2(1), peta alineja	Člen 2(1)(e)
Člen 2(1), šesta alineja	Člen 2(1)(f)
Člen 2(1), sedma alineja	Člen 2(1)(g)
Člen 2(1), osma alineja	Člen 2(1)(h)
Člen 2(2)	Člen 2(2)
–	Člen 2(3)
–	Člen 2(4)
Člen 2(3)	Člen 2(5)
Člen 2(4)	–
–	Člen 2(6)
–	Člen 2(7)
Člen 2(5)	Člen 2(8)
–	Člen 2(9)
–	Člen 2(10)
Člen 2(6)	Člen 2(11)
Člen 2(7)	Člen 2(12)
Člen 2(8)	Člen 2(13)
–	Člen 2(14)
Člen 2(9)	Člen 2(15)
–	Člen 2(16)
Člen 2(10)	Člen 2(17)
–	Člen 2(18)
–	Člen 2(19)

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 2(20)
–	Člen 2(21)
–	Člen 2(22)
Člen 3(1), prvi pododstavek	Člen 3(1), prvi pododstavek
–	Člen 3(1), drugi pododstavek
–	Člen 3(1), tretji pododstavek
Člen 3(1), drugi pododstavek	Člen 3(1), četrti pododstavek
–	Člen 3(1), četrti pododstavek
–	Člen 3(1), peti pododstavek
Člen 3(2) do (4)	Člen 3(2) do (4)
–	Člen 4(1)
Člen 4	Člen 4(2)
Člen 5	–
–	Člen 5
–	Člen 6
–	Člen 7
–	Člen 8
–	Člen 9
–	Člen 10
–	Člen 11
–	Člen 12
Člen 6(1), uvodne besede	–
–	Člen 13(1), uvodne besede
Člen 6(1)(a)	Člen 13(1)(a)
–	Člen 13(1)(b)
Člen 6(1)(b)	Člen 13(1)(c)
Člen 6(2)	–
–	Člen 13(2)
Člen 6(3)	Člen 13(3)
Člen 6(4)	–
Člen 7	–
Člen 7a	–
Člen 7b	–
–	Člen 14
–	Člen 15
–	Člen 16
Člen 8	Člen 17

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 18
Člen 9(1) in (2)	Člen 19(1) in (2)
Člen 9(3), prvi stavek	Člen 19(3)
Člen 9(3), stavek 2 do 4	Člen 19(4)
Člen 9(4) do (7)	Člen 19(5) do (8)
–	Člen 19(9) in (10)
Člen 9a	–
Člen 10(1) do (3)	Člen 20(1) do (3)
–	Člen 20(4)
Člen 11(1)	Člen 21(1)
–	Člen 21(2)
Člen 11(2)	Člen 21(3), prvi pododstavek
Člen 11(3), prvi pododstavek	–
Člen 11(3), drugi pododstavek	Člen 21(3), drugi pododstavek
Člen 11(4) do (6)	Člen 21(4) do (6)
Člen 12(1) do (3)	Člen 22(1) do (3)
Člen 12(4)	Člen 22(4)
–	Člen 22(5) do (7)
Člen 13(1) in (2)	Člen 23(1) in (2)
–	Člen 23(3) do (5)
Člen 14	–
Člen 15	–
–	Člen 24
–	Člen 25
–	Člen 26
–	Člen 27
Člen 16(1) in (2)	Člen 28(1) in (2)
Člen 16(2a)	Člen 28(3)
Člen 16(3)	Člen 28(4)
Člen 17	Člen 29
–	Člen 30
Člen 18	Člen 31
Člen 19	Člen 32
–	Člen 33
Člen 19a	Člen 34
–	Člen 35
Člen 20	Člen 36

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 37
Člen 21	Člen 38
Člen 22	Člen 39
Priloga I	–
–	Priloga I
–	Priloga II
–	Priloga III
Priloga II	Priloga IV
Priloga III	Priloga V
Priloga IV	Priloga VI
Priloga V	Priloga VII
Priloga VI	Priloga X
Priloga VII	Priloga XI
–	Priloga XII
Priloga VIII	Priloga XIII
Priloga IX	Priloga IX
Priloga X	Priloga XIV
Priloga XI	Priloga VIII
Priloga XII	–
–	Priloga XV
–	Priloga XVI