

Uradni list

Evropske unije

C 198 E

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Informacije in objave

5. avgust 2008

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
	III <i>Pripravljalni akti</i>	
	SVET	
2008/C 198 E/01	Skupno stališče (ES) št. 20/2008 z dne 6. junija 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o pomorski inšpekciji države pristanišča (prenovitev) ⁽¹⁾	1

SL

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

III

(Pripravljalni akti)

SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 20/2008,**ki ga je sprejel Svet dne 6. junija 2008****z namenom sprejetja Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o pomorski inšpekciji države pristanišča (prenovitev)****(Besedilo velja za EGP)**

(2008/C 198 E/01)

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⁾,

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) 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.

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

⁽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 (še ni objavljeno v Uradnem listu) Sklep Sveta z dne 6. junija 2008 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/84/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

- (7) 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.

- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Cilj učinkovitega režima pomorske inšpekcije bi moral biti tudi zagotavljanje rednih inšpekcijskih pregledov vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih znotraj Evropske unije. 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. Takšna nova ureditev inšpekcijskih pregledov bi morala biti vključena v režim 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. Poleg tega bi morale države članice v vsakem pristanišču zaposliti potrebno število osebja, vključno s kvalificiranimi inšpektorji, ob upoštevanju obsega in značilnosti pomorskega prometa.
- (11) V inšpekcijskem režimu, 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.
- (12) 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 pogodbenic 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.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) Periodični in dodatni inšpekcijski pregledi ladij, ki pristajajo v pristaniščih Skupnosti, obsegajo pregled predhodno določenih delov ladij, 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.
- (16) Pri nekaterih kategorijah ladij je nevarnost nesreče ali onesaženja 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.
- (17) V skladu z inšpekcijskim režimom, 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.
- (18) Da bi pristojnim organom pomorske inšpekcije zagotovili informacije o ladjah v pristaniščih, bi morale pristaniški organi oziroma v ta namen pooblaščen organi ali telesa posredovati obvestila o prihodu ladij takoj, ko jih prejmejo, oziroma takoj, ko je mogoče, odvisno zlasti od njihove sposobnosti zagotoviti zadostne vire izven uradnega delovnega časa.

(1) UL L 208, 5.8.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1891/2006 (UL L 394, 30.12.2006, str. 1).

- (19) Nekatere 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 držav članic. Zavrnitev vstopa bi morala biti sorazmerna, pri čemer se lahko sprejme odločitev o zavrnitvi vstopa za nedoločen čas, če upravljavec ladje kljub večkratni zavrnitvi vstopa in večkratnemu zadržanju v pristaniščih v Skupnosti ne odpravi nepravilnosti. Ta zavrnitev vstopa za nedoločen čas bi se lahko spremenila 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. Zaradi boljše preglednosti bi bilo treba objaviti sezname ladij, ki jim je bil zavrntjen vstop v pristanišča v Skupnosti.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) Piloti in pristaniški organi ali telesa bi morali imeti možnost, da zagotovijo koristne informacije o očitnih nepravilnostih, ugotovljenih na ladjah.
- (25) Pritožbe o bivalnih in delovnih razmerah na ladjah bi bilo treba preveriti. Vsaka oseba, ki vloži pritožbo, bi morala biti seznanjena o nadaljnjih ukrepih, ki sledijo pritožbi.
- (26) 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 plovo, in izmenjava informacij o ladjah v pristanišču.
- (27) Ker je inšpekcijska baza podatkov bistveni del pomorske inšpekcije, bi morale države članice zagotoviti njeno posodabljanje v skladu z zahtevami Skupnosti.
- (28) Objava informacij o ladjah in njenih upravljavcih ali družbah, ki ne ustrezajo mednarodnim standardom varnosti, zdravja in zaščite morskega okolja, je lahko učinkovito sredstvo odvratanja vkrcev 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.
- (29) Vse stroške za inšpekcijske preglede ladij, ki upravičujejo zadržanje ladij, in stroške, nastale ob razveljavitvi zavrnitve vstopa, bi moral nositi lastnik ali upravljavec ladje.
- (30) 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⁽²⁾.
- (31) 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 členov 7 in 9. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2002/84/ES Evropskega šarlamanta in Sveta (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁾ 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.
- (36) 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.
- (37) 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.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te direktive se uporabljaj 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 ladij, 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);

⁽¹⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

- (f) Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladij, 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 samoocenitve 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. „Zasidrana ladja“ 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. „Pristojni organ za pomorsko zaščito“ pomeni pristojni organ za pomorsko zaščito, kot je opredeljen v členu 2, točka 7, Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih ⁽¹⁾.
 11. „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.
 12. „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 12(1).
 13. „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 12(3), ki zajema ladijsko konstrukcijo, opremo, število članov posadke, bivalne in delovne razmere ter skladnost z delovnimi postopki na ladji.
 14. „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 12(3).
 15. „Pritožba“ pomeni vsakršno informacijo ali poročilo katere koli osebe z legitimnim interesom za varnost ladje, vključno z interesom za varnost in zdravje njene posadke, bivalnih in delovnih razmer na ladjah in preprečevanje onesnaževanja.
 16. „Zadržanje“ pomeni uradno prepoved ladji izpluti zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti, ki, posamezno ali skupaj, povzročajo nesposobnost ladje za plovbo.
 17. „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 pristanišča Skupnosti.
 18. „Prepoved plovbe“ pomeni uradno prepoved ladji nadaljevanje plovbe zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti ladje, ki bi posamično ali skupaj pomenile nevarnost za nadaljnjo plovbo.
 19. „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“).
 20. „Priznana organizacija“ pomeni klasifikacijsko družbo ali drugo zasebno telo, ki v imenu uprave države zastave opravlja statutarne naloge.
 21. „Statutarno spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z mednarodnimi konvencijami.
 22. „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.
 23. „Inšpekcijska baza podatkov“ pomeni informacijski sistem podatkov o inšpekcijskih pregledih pomorske inšpekcije v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU.

⁽¹⁾ ULL L 129, 29.4.2004, str. 6.

Člen 3

Področje uporabe

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

Kadar se v tej direktivi sklicuje na ladje, ki pristajajo v pristaniščih, se ta direktiva uporablja tudi za zasidrane ladje, razen če ni določeno drugače.

Francija se lahko odloči, da pristanišča iz tega odstavka ne vključujejo pristanišč iz 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.

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, in 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 ravnavajo 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 obravnavata 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 s potrebnim številom osebja, zlasti usposobljene inšpektorje za inšpekcijski pregled ladij, ter sprejmejo vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da ti inšpektorji izvajajo naloge, kakor je določeno v tej direktivi, in še zlasti, da so na voljo za izvajanje inšpekcijskih pregledov, ki so določeni s to direktivo.

Člen 5

Inšpekcijski režim in letna obveznost inšpekcijskih pregledov

1. Države članice izvajajo inšpekcijske preglede v skladu s sistemom izbire iz člena 11 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 11 (a), ki pristajajo v njenih pristaniščih, in

(b) opravijo vsaj toliko inšpekcijskih pregledov letno na ladjah iz prednostne skupine I in II iz člena 11(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 zasedane ladje, razen če zadevna država članica določi drugače.

Člen 6

Načini izpolnjevanja obveznosti inšpekcijskih pregledov

1. 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;

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

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

2. Če v posamezni državi članici število neopravljenih inšpekcijskih pregledov na ladjah iz prednostne skupine I presega njen delež iz člena 5(2)(b), ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede vsaj toliko inšpekcijskih pregledov na ladjah iz prednostne skupine I, kolikor znaša njena obveznost, in skupno število neopravljenih pregledov ne presega 30 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih.

3. Če je v posamezni državi članici število ladij iz prednostne skupine I in II manjše od njenega deleža iz člena 5(2)(b), 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.

Člen 7

Primeri, ko se na določenih ladjah inšpekcijskega pregleda ne opravi

1. Države članice se lahko določijo za preložitve 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 preložitve 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 proti državi članici, ki ga je preložila.

2. Neopravljen inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I iz operativnih razlogov se ne obravnava kot neoprav-

ljen pregled, pod pogojem, da je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, v naslednjih izrednih okoliščinah:

- (a) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrožalo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja, ali
- (b) če ladja pristane v pristanišču samo ponoči. V tem primeru države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezen pregled ladij, ki redno pristajajo ponoči.

3. Neopravljen inšpekcijski pregled zasidranih ladij se ne obravnava kot neopravljen pregled če:

- (a) je ladja v roku 15 dni pregledana v drugem pristanišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v skladu s Prilogo I, ali
- (b) če ladja pristane samo ponoči ali če je čas postanka prekratek za zadovoljivo opravljanje inšpekcijskega pregleda ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov ali
- (c) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrožala varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov.

4. Ukrepe, namenjene 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 30(3).

Člen 8

Najava prihoda ladij

1. Upravljavci, zastopniki ali poveljniki ladij, ki so v skladu s členom 13 primerni za razširjeni inšpekcijski pregled in ki so namenjeni v pristanišče 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.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

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

Člen 9

Rizični profil ladje

1. Vsem ladjam, zabeleženim v inšpekcijski bazi podatkov, se 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.

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 30(3) in ob upoštevanju izkušenj in strokovnega znanja na podlagi pariškega MOU.

Ne glede na točko (a) se vsaj do 1. januarja 2011 namesto merila, povezanega s prostovoljnim sistemom pregledov držav članic IMO, lahko uporablja obrazec za samoocenjevanje uspešnosti države zastave (SAF – *Self-Assessment Form*).

Šest mesecev pred 1. januarjem 2011 Komisija pregleda napredek pri izvajanju sistema pregledov, ki je bil dosežen v okviru IMO, in predlaga ustrezne ukrepe za izvajanje tega merila, vključno s podaljšanjem obdobja za oddajo obrazca IMO-SAF.

Člen 10

Pogostost inšpekcijskih pregledov

Na ladjah, ki pristajajo v pristaniščih 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.

(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 11

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 12

Začetni in podrobnejši inšpekcijski pregledi

Države članice zagotovijo, da se na ladjah, določenih za inšpekcijski pregled v skladu s členom 11, 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 higien-skimi razmerami na ladji, strojnico in nastanitvenimi prostori.

2. Če so bile po opravljenem inšpekcijskem pregledu iz odstavka 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 odstavka 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 13

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 15.

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

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

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

3. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno z nevarnejšimi deli, je določen v Prilogi VII. Komisija v skladu s

postopkom iz člena 30(2) sprejme ukrepe za izvajanje Priloge VII.

Člen 14

Smernice in postopki za varnost in zaščito

1. Države članice zagotovijo, da njihovi inšpektorji ravnajo 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, ki pristanejo v njihovih pristaniščih, pod pogojem, da ne plujejo pod zastavo države pristanišča, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled.

3. Določbe iz člena 13 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 ustreznije, ter se upošteva tudi za namene členov 9, 10 in 11 te direktive in za izračun izpolnjevanja obveznosti posamezne države članice, kolikor obsega vse točke iz Priloge VII.

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, zadržanih in zavrnitvah vstopa.

4. Komisija lahko po potrebi v skladu s postopkom iz člena 30(2) sprejme predpise za usklajeno izvajanje odstavkov 1 in 2 tega člena.

Člen 15

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 v zadnjih 36 mesecih več kot dvakrat zadržana v pristanišču 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 v zadnjih 24 mesecih več kot dvakrat zadržana v pristanišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU, ali
- ji je bila v zadnjih 36 mesecih v skladu z Direktivo 1999/35/ES izrečena prepoved obratovanja v pristanišču države članice ali države podpisnice Pariškega MOU,

zavrne dostop do njenih pristanišč, razen v okoliščinah iz člena 20(6).

Zavrnitev dostopa se izvrši takoj, ko ladja zapusti pristanišče, 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 zavrnjen dostop, se to obdobje podaljša na dvanajst mesecev.

3. Posledica vsakega nadaljnjega zadržanja v pristanišču Skupnosti je zavrnitev dostopa ladje do katerega koli pristanišča ali Skupnosti za nedoločen čas. Odločitev o zavrnitvi za nedoločen čas se lahko razveljavi po preteku 36 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 statuarna in klasifikacijska spričevala ladje izdala organizacija ali so izdale organizacije, priznane v skladu z Direktivo Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblaščne za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav⁽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.

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

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/84/ES (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

Člen 16

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 17

Pritožbe

Vse pritožbe so predmet osnovne preučitve.

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 18

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 onesnaženje 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 20.

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 statutarnih 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 zamuja, 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.

Člen 19

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.

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 25.

Člen 20

Nadaljnji ukrepi po inšpekcijskih pregledih in zadržanjih

1. Kadar pomanjkljivosti, navedenih v členu 18(2), ni mogoče odpraviti v pristanišču, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled, lahko pristojni organ te države članice dovoli ladji plovbo v primerno remontno ladjedelnico, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, in v kateri je mogoče izvesti nadaljnje ukrepe ter so jo izbrali poveljnik in zadevni organi, če so izpolnjeni pogoji, ki jih določi pristojni organ države zastave in s katerimi soglaša 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 18(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 znotraj Skupnosti zavrne ladjam, navedenim v odstavku 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 odstavka 4 lahko ustreznimi organi pristaniške države dovoli vstop ladje v določeno pristanišče zaradi višje sile, zelo pomembnih varnostnih razlogov ali zmanjšanja ali minimiziranja nevarnosti onesnaženja 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 21

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 statutarna in klasifikacijska 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 inšpektorjem zagotovijo ustrezno izpopolnjevanje v zvezi s spremembami režima pomorske inšpekcije, kakor so določene v tej direktivi in 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.

Člen 22

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),

⁽¹⁾ UL L 196, 7.8.1996, str. 8.

- informacije o plovbi (zadnje pristanišče postanka, namembno pristanišče),
- opis očitnih nepravilnosti, ugotovljenih na ladji.

Člen 24

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 30(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 23

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, vzpostavljenega s to direktivo, in vključuje funkcije iz Priloge XII.

2. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, prenesajo 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.

3. 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, pogodbenicam 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.

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 8 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 22.

Člen 25

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 26

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 30(2) sprejme pravila za izvajanje tega člena, ki zlasti podrobno določajo način objave.

⁽¹⁾ UL L 332, 28.12.2000, str. 81. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 2007/71/ES (UL L 329, 14.12.2007, str. 33).

Člen 27

Povračilo stroškov

1. Če inšpekcijski pregledi, navedeni v členih 12 in 13, 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 15 in 20(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 28

Podatki za spremljanje izvajanja

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

Člen 29

Spremljanje izpolnjevanja določb in uspešnosti držav članic

Komisija za zagotovitev učinkovitega izvajanja te direktive in spremljanje splošnega delovanja režima 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 30

Postopek v odboru

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

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

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 93/2007 (UL L 22, 31.1.2007, str. 12).

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 31

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;
- (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 nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 30(2).

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 32

Izvedbena pravila

Komisija pri določanju izvedbenih pravil iz členov 7(4), 9, 13(3), 14(4), 22(5) in 26 v skladu s postopkom iz člena 30(2) in (3) posebno pozornost nameni temu, da se v njih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema Skupnosti in Pariškega MOU.

Člen 33

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 34

Pregled

Komisija pregleda izvajanje te direktive najpozneje v 18 mesecih od ... (*). 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 in 7.

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 35

Izvajanje in uradno obveščanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do ... (**).

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.

Člen 36

Razveljavitev

Direktiva 95/21/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami iz dela A Priloge XV, se razveljavi od ... (**), 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.

Člen 37

Začetek veljavnosti

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

Člen 38

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...

Za Evropski parlament
Predsednik

...

Za Svet
Predsednik

...

(*) Datum iz člena 35(1).

(**) 36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

(***) Datum začetka veljavnosti te direktive.

PRILOGA I

Elementi režima pomorske inšpekcije v Skupnosti

(iz člena 5)

Naslednji elementi se vključijo v režim 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 EU in na območju podpisnic Pariškega MOU, so zelo rizične.
- (ii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z majhnim številom zadržanj v EU in na območju podpisnic Pariškega memoranduma, 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 9(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 EU 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 EU in na območju podpisnic Pariškega MOU visoka, so malo rizične.
- (iii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale organizacije, priznane v skladu s pogoji iz Direktive 94/57/ES, so malo rizične.

(e) Uspešnost družb

- (i) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti njenih ladij in glede na število zadržanj v Evropski uniji 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 Evropski uniji 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 Priloge 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 Evropske unije 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 Evropske unije 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 Evropske unije 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 Evropski uniji 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:
 - so jih upravljali na način, nevaren za osebe, lastnino ali okolje; ali
 - niso upoštevale priporočila o plovbi skozi ožine v Baltiško morje, kot je določeno v prilogah k Resoluciji MSC.138(76) IMO.

- Ladje s spričevalom, ki ga je izdala predhodno priznana organizacija, ki ji je bila odobritev odvzeta po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Evropski uniji 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 22 te direktive.
- Ladje, ki niso izpolnile ustreznih zahtev glede obveščanja iz člena 8 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. Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine II se lahko opravijo, kot sledi:

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se lahko 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 se lahko 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, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
-

PRILOGA II

Elementi rizičnega profila ladje

(iz člena 9(2))

Splošni parametri		Profil					
		Zelo rizične (HRS)		Običajno rizične ladje (SRS)	Malo rizične ladje (LRS)		
		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 pomanjklivosti, ugotovljenih v vseh inšp. pregledih v zadnjih 36 mesecih	Pomanjklivosti	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 8(1))

Informacije, ki jih je treba predložiti v skladu s členom 8(1):

Če se pričakuje, da bo vožnja trajala manj kakor tri dni, se vsaj tri dni pred načrtovanim vplutjem v pristanišče ali pred izplutjem iz prejšnjega pristanišča 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 tovora;
- (d) načrtovani postopki v namembnem pristanišču (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 12(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, Poglavlje 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 tovora.
33. Priročnik o zavarovanju tovora.
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. Spričevalo, ki se zahteva v skladu z Direktivo 2008/XX/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o civilni odgovornosti in finančnih jamstvih lastnikov ladij.
42. Spričevalo, ki se zahteva v skladu z Uredbo (ES) št. XXXX/2008 o odgovornosti prevoznika potnikov po morju in celinskih plovnih poteh v primeru nesreč (¹).]
43. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja zraka.
44. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z odplakami.

(¹) Dokler ne bo sprejeta ustrežna zakonodaja iz „tretjega pomorskega svežnja“, se vključita točki 41 in 42.

PRILOGA V

Primeri „utemeljenih razlogov“

(iz člena 12(3))

A. Primeri utemeljenih razlogov za podrobni inšpekcijski pregled

1. Ladje, naštete v Prilogi I 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 17 Direktive 2001/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. aprila 2001 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 konvencije 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 naftnega 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.
 - 1.7. 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.

(¹) UL L 136, 18.5.2001, str. 17. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2005/45/ES (UL L 255, 30.9.2005, str. 160).

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 14(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 trajektih 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 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 13)

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

- Dokumentacija
- Konstruktivsko 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 13(3).

PRILOGA VIII

Določbe v zvezi z zavrnitvijo dostopa do pristanišč v Skupnosti

(iz člena 15)

1. Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 15(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, in ki priča o tem, da je ladja v skladu s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta družba določila. 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 15 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 25 in Priloge XIII.

PRILOGA IX

Poročilo o inšpekcijskem pregledu

(iz člena 16)

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 18(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 18(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. 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 ustrezajo 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. Nezadostna 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 tovarnih prostorih.
 9. Nedelujoči tlačni alarmi v tovarnih 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 konvenciji o tovarnih črtah
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 tovarnih odprtih in za vodo neprepustnih vrat.
 5. Prenatovorjenost.
 6. Odsotnost oznake ugreza ali nečitljiva oznaka ugreza.

- 3.6. Področja po konvenciji 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) konvencije MARPOL 73/78.
- 3.7. Področja po konvenciji MARPOL 73/78, Priloga II
1. Odsotnost priročnika P&A.
 2. Tovor ni kategoriziran.
 3. Ni knjige o tovoru.
 4. Prevoz oljem podobnih snovi brez izpolnitve zahtev ali brez ustrezno dopolnjenega spričevala.
 5. Nedovoljena premostitev izliva.
- 3.8. Področja po konvenciji 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 konvenciji STCW 78/95 in Direktivi 2001/25/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 nehiigienske 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 21(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 14(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 23(1))

1. Inšpekcijska baza podatkov ima najmanj naslednje funkcije:
 - vsebuje inšpekcijske podatke držav članic in vseh držav, pogodbenic 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 15(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 pri izvajanju inšpekcijskih pregledov pregledajo 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 držav članic

(iz člena 25)

1. Podatki, objavljeni v skladu s členom 25, 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 25, 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 znotraj Skupnosti, razloge za tak ukrep navesti jasno in nedvoumno.

PRILOGA XIV

Podatki, predloženi v okviru spremljanja izvajanja

(iz člena 28)

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 36)

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
(UL L 324, 29.11.2002, str. 53)

samo člen 4

DEL B

Roki za prenos v nacionalno pravo

(iz člena 36)

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 36)

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(11)
Člen 2(6)	Člen 2(12)
Člen 2(7)	Člen 2(13)
Člen 2(8)	Člen 2(14)
–	Člen 2(15)
Člen 2(9)	Člen 2(16)
–	Člen 2(17)
Člen 2(10)	Člen 2(18)
–	Člen 2(19)
–	Člen 2(20)

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 2(21)
–	Člen 2(22)
–	Člen 2(23)
Člen 3(1), prvi pododstavek, prva alineja	Člen 3(1), prvi pododstavek
–	Člen 3(1), drugi pododstavek
Člen 3(1), prvi pododstavek, druga alineja	Člen 3(1), tretji pododstavek
–	Člen 3(1), četrti pododstavek
Člen 3(1), drugi pododstavek	Člen 3(1), peti pododstavek
–	Člen 3(1), šesti pododstavek
–	Člen 3(1), sedmi 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 6(1), uvodne besede	–
–	Člen 12(1), uvodne besede
Člen 6(1)(a)	Člen 12(1)(a)
–	Člen 12(1)(b)
Člen 6(1)(b)	Člen 12(1)(c)
Člen 6(2)	–
–	Člen 12(2)
Člen 6(3)	Člen 12(3)
Člen 6(4)	–
Člen 7	–
Člen 7a	–
Člen 7b	–
–	Člen 13
–	Člen 14
–	Člen 15

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

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 34
Člen 20	Člen 35
–	Člen 36
Člen 21	Člen 37
Člen 22	Člen 38
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

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Svet je v okviru postopka soodločanja (člen 251 PES) 7. junija 2007 dosegel politični dogovor o osnutku direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča (prenovitev) ⁽¹⁾. Po pravnem/jezikovnem pregledu je Svet 6. junija 2008 sprejel skupno stališče; malteška delegacija se je vzdržala.

Pri sprejemanju svojega stališča je Svet upošteval mnenje Evropskega parlamenta iz prve obravnave 25. aprila 2007 ⁽²⁾, pa tudi mnenji Ekonomsko-socialnega odbora ⁽³⁾ in Odbora regij ⁽⁴⁾.

Namen predloga je prenovitev večkrat spremenjene Direktive 95/21/ES o pomorski inšpekciji v prečiščeno besedilo, pa tudi poenostavitev ali sprememba nekaterih določb, da bi izboljšali učinkovitost in kakovost inšpekcijskih pregledov ladij, ki jih izvaja pomorska inšpekcija države pristanišča. Med drugim zaostčuje zahteve za pristojne uprave in inšpektorje ter povečuje obveznost obveščanja za pomorske pilote.

Da bi okrepili odvračilni učinek direktive, predlog poenostavlja in razširja ukrepe za zavrnitev dostopa do pristanišč držav članic in predvideva objavo črnega seznama lastnikov ladij in upravljavcev.

Poleg tega predlog uvaja načela novega sistema inšpekcijskih pregledov, po katerem se pregledajo vse ladje, ki pristanejo v pristaniščih držav članic, in sicer na podlagi rizičnega profila, ki dovoljuje okrepitev inšpekcijskih pregledov zelo rizičnih ladij in zmanjšanje inšpekcijskih pregledov kakovostnih ladij. V skladu s predlogom Komisije se bodo podrobnosti tega novega sistema uvajale s postopkom komitologije, potem ko bodo vzpostavljeni vsi elementi tega mehanizma.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Splošni del

Skupno stališče, o katerem se je dogovoril Svet, teži k enakemu cilju kot mnenje Evropskega parlamenta, izglasovano v prvi obravnavi, in sicer nadomestitev obstoječega sistema pomorske inšpekcije z začetkom veljavnosti prenovljene direktive z novim sistemom inšpekcijskih pregledov. Cilj tega novega sistema je zagotoviti, da se bodo inšpekcijski pregledi opravljali na kar največjem številu ladij, ki pristajajo v pristaniščih držav članic, ob upoštevanju pravične delitve splošne obveznosti inšpekcijskih pregledov med državami članicami. Podrobni elementi novega sistema inšpekcijskih pregledov, o katerih je bil dosežen dogovor, temeljijo pa na delu, opravljenem v okviru *Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe* (Pariški MOU), so navedeni v prilogi II, ki je izvzeta iz postopka komitologije.

Gleda na ta novi pristop skupno stališče v precejšnjem številu primerov spreminja prvotni predlog Komisije, in sicer s popolnim preoblikovanjem, vstavitvijo povsem novih določb ali nadomestitvijo besedila z novimi elementi. Te spremembe v veliki meri ustrezajo precejšnjemu številu sprememb Evropskega parlamenta iz prve obravnave (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 in 111), ki so v skupnem stališču upoštewane bodisi dobesedno bodisi deloma ali načelno.

Precej drugih sprememb Evropskega parlamenta (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 in 103) pa Svet ni sprejel. Te se nanašajo večinoma na glavna vprašanja, ki so se pojavila na razpravah teles Sveta, in niso v skladu s pristopom, ki ga je Svet izbral v skupnem stališču. Dodatne podrobnosti v zvezi s temi spremembami so navedene v naslednjem delu.

⁽¹⁾ Komisija je predlog predložila 24. januarja 2006 (dok. 5632/06).

⁽²⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (še ni objavljen v Uradnem listu).

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 13.9.2006 (UL C 318, 23.12.2006, str. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 15.6.2006 (UL C 229, 22.9.2006, str. 38).

Glavna vprašanja

(1) Področje uporabe direktive

Svet tako kot Komisija in Evropski parlament (spremembe 29 do 34) meni, da je posledica sedanjega sistema inšpekcijskih pregledov, ki nalaga izključno kvantitativni prag 25 % števila ladij, ki jih morajo pregledati države članice, nezadosten nadzor, ki včasih vodi do neupravičenih inšpekcijskih pregledov, opravljenih zgolj zaradi dosege tega samovoljnega praga. Zato skupno stališče vzpostavlja nov sistem s ciljem skupnih inšpekcijskih pregledov za celotno Skupnost, ki temelji na pravični delitvi števila inšpekcijskih pregledov med državami članicami in državami znotraj regije Pariškega MOU. Inšpekcijski pregledi so usmerjeni na podstandardna plovila, ki se bodo pregledovala pogosteje, glede inšpekcijskih pregledov kakovostnejših plovil pa so predvidene olajšave.

V nasprotju s Komisijo in Evropskim parlamentom (spremembe 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 in 96) pa Svet meni, da je primerno upoštevati praktične težave nekaterih držav članic v smislu finančnih sredstev in človeških virov. Skupno stališče zato spreminja obseg inšpekcijskih pregledov v skladu s to direktivo in jih uporablja za ladje, ki pristanejo v pristanišču države članice zaradi vzpostavitve stika ladja/pristanišče, vključno z ladjami, zasidranimi v pristanišču ali drugemu območju v pristojnosti pristanišča.

Nadalje je Svet tako kot Evropski parlament (spremembi 12 in 26) v skupno stališče vključil možnost, da kopenske države članice pod posebnimi pogoji odstopajo od direktive. Ti pogoji so zaradi pravne varnosti opisani v posebni določbi. Spadajo med bistvene dele direktive in jih zato s postopkom komitologije ni mogoče spreminjati, v nasprotju s tem, kar je predvideno v spremembah Evropskega parlamenta.

(2) Mehanizem prilagodljivosti za inšpekcijske preglede

Ob upoštevanju cilja vzpostavitve sistema inšpekcijskih pregledov, ki je pravičen in praktično izvedljiv, Svet v skupnem stališču upošteva posebne okoliščine vsake države članice, ki izhajajo iz neenakega števila ladij, ki pristajajo v njihovih pristaniščih. V ta namen je državam članicam v skladu s skupnim stališčem in v nasprotju z mnenjem Evropskega parlamenta dovoljeno, da izpustijo majhen odstotek inšpekcijskih pregledov, in sicer inšpekcijske preglede 5 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I (ladje, za katere je inšpekcijski pregled obvezen), ki so zelo rizične, in 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I, ki niso uvrščene med zelo rizične. Države članice pa morajo biti posebej pozorne na ladje, ki se v pristaniščih Skupnosti ne ustavljajo pogosto.

Poleg tega Svet tako kot Evropski parlament (spremembe 35 do 37) meni, da so iz praktičnih razlogov v posebnih okoliščinah potrebni mehanizmi prilagodljivosti, tj. da se predvidi možnost preložitve inšpekcijskega pregleda za 15 dni, da se inšpekcijskega pregleda ne izvede iz varnostnih razlogov ali da se inšpekcijski pregled izpusti, če ladja pristane ponoči. Zadnje določbe prilagodljivosti Evropski parlament ne predvideva (spremembi 36 in 37).

(3) Zavrnitev dostopa

Svet tako kot Evropski parlament (spremembi 8 in 54) podpira predlog Komisije, da bi se ukrepi za zavrnitev dostopa za podstandardne ladje zaostri. Kot merila za tovrsten ukrep se storilnost ladje ocenjuje v povezavi s storilnostjo njenega upravljavca, ki se kaže v ponavljajočih se zadržanjih znotraj določenega časovnega okvira, in njene države zastave, ki se določi na podlagi „črnega“, „sivega“ in „belega“ seznama držav zastave, ki so določeni s Pariškim MOU.

Trajanje zavrnitve dostopa do pristanišč držav članic se podaljša ob vsakem sprejetju tovrstnega ukrepa. Komisija, ki jo je podprl Evropski parlament, je predlagala, da se predvidi skrajna možnost stalne prepovedi za ladje, ki so v tovrstnem položaju ulovljene tretjič, Svet pa meni, da je iz pravnih razlogov treba predvideti možnost, da se prepoved po določenem času odpravi, in sicer po 36 mesecih, vendar le, če zadevna ladja izpolnjuje niz pogojev.

(4) *Poročila pilotov*

Svet v celoti podpira predlog Komisije o povečanju obveznosti za vse pilote, vključno s piloti odprtega morja na ladjah, ki so namenjene v pristanišče ali v tranzitu, da pristojnemu organu pristanišča ali obalne države poročajo o očitnih nepravilnostih, ki jih opazijo na krovu ladij. V nasprotju z Evropskim parlamentom (sprememba 68) Svet meni, da se to lahko doseže le z obvezno določbo.

(5) *Seznam podpovprečno uspešnih in neuspešnih družb*

Svet namerava podobno kot Komisija in Evropski parlament (sprememba 71) okrepiti odvračilni učinek direktive in Komisijo prosi, naj redno pripravlja in objavlja informacije o upravljavcih ladij, ki ne spoštujejo zahtev direktive, vendar brez podrobne opredelitve načina objave, ki se bo določila s postopkom komitologije.

(6) *Datum prenosa*

Svet meni, da bi se moral nov sistem inšpekcijskih pregledov na ravni Skupnosti uporabljati z začetkom veljavnosti prenovljene direktive. Zaradi zapletenosti novega sistema, vključno s potrebnim tehničnim delom, povezanim z inšpekcijsko bazo podatkov, pa je državam članicam dovoljeno obdobje prenosa v dolžini 36 mesecev, kar se razlikuje od določbe iz spremembe Evropskega parlamenta 82.

(7) *Druga vprašanja*

Svet ni mogel sprejeti večjega števila drugih sprememb, ker bi povzročile nesorazmerno upravno breme (spremembe 60, 62, 70, 73 in 96), niso povsem jasne, dovolj natančne ali ne ustrezajo pristopu Sveta glede zgradbe direktive (spremembe 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 in 103).

III. ZAKLJUČEK

Svet verjame, da je skupno stališče uravnotežen instrument za uvedbo pravičnega in učinkovitega novega sistema inšpekcijskih pregledov, s katerim se bo okreplil boj proti podstandardnim plovilom, ki plujejo v vodah Skupnosti.

Svet se seznanja s stiki, ki so že bili vzpostavljeni z Evropskim parlamentom glede predloga, in z zanimanjem pričakuje konstruktivna pogajanja, da bi hitro dosegli dogovor in s tem omogočili sprejetje direktive.
