

32001L0106

22.1.2002

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 19/17

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2001/106/ES

z 19. decembra 2001,

ktorá mení a dopĺňa smernicu Rady 95/21/ES, týkajúcu sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru pre regióny ⁽³⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽⁴⁾, na základe spoločného textu schváleného zmierovacím výborom 13. novembra 2001,

keďže:

- (1) Smernica Rady 95/21/ES ⁽⁵⁾ zavádza systém prístavnej štátnej kontroly plavidiel lodnej dopravy v Európskom spoločenstve, ktorý je založený na jednotných postupoch kontrol a zadržania.
- (2) Je potrebné prihliadať k zmenám, ktoré boli vykonané v dohovorech, protokoloch, kódexoch a rezolúciách Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) a k vývoju v rámci Parížskeho memoranda o porozumení (MOU).
- (3) Táto smernica žiadnym spôsobom neprenáša zodpovednosť vlajkových štátov na prístavné štáty vrátane zodpovednosti uznaných organizácií, ktoré konajú v mene vlajkových štátov.

(4) Niektoré lode predstavujú zjavné riziko pre námornú bezpečnosť a námorné prostredie kvôli svojmu zlému stavu, vlajke a predchádzajúcim udalostiam; najmä lode plávajúce pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený ako „veľmi vysoko rizikový“ alebo „vysoko rizikový“ na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU. Preto by im mal byť zamietnutý vstup do prístavov spoločenstva pokiaľ sa nedá preukázať, že môžu byť bezpečne prevádzkované vo vodách spoločenstva. Musia sa stanoviť pokyny týkajúce sa postupov uplatňovaných v prípade uloženia zákazu vstupu a zrušenia tohto zákazu. V záujme transparentnosti by sa mal uverejniť zoznam lodí, ktorým bude zamietnutý vstup do prístavov spoločenstva.

(5) Lode s faktorom priority predstavujú zvlášť vážne riziko nehôd alebo znečistenia, čo opodstatňuje potrebu ich častých kontrol v prístavoch spoločenstva, v ktorých stoja.

(6) Kategórie lodí, ktoré sú uvedené v prílohe V k smernici 95/21/ES, pri dosiahnutí určitého veku tiež predstavujú veľké nebezpečenstvo nehôd alebo znečistenia. Rozsiahla plná moc kontrolného úradu ohľadne toho, či vybrať tieto lode na rozšírené kontroly, bráni dosiahnutiu jednotných praktík v rámci spoločenstva. Je preto potrebné povinne vykonať kontrolu týchto lodí. Najmä z dôvodu rizika rozsiahleho znečistenia spôsobeného ropnými tankermi a vzhľadom na skutočnosť, že veľká väčšina nedostatkov, ktorá vedie k zadržaniu, sa týka lodí starších ako 15 rokov, režim rozšírenej kontroly by sa mal vzťahovať na ropné tankery staršie než 15 rokov.

(7) Obsah rozšírených kontrol, pre ktoré boli stanovené pokyny, sa môže na základe uváženia kontrolného úradu značne líšiť. V záujme dosiahnutia jednotných postupov v rámci spoločenstva by tieto pokyny mali byť povinné. Malo by však existovať ustanovenie umožňujúce výnimku, keď najmä s ohľadom na stav nákladných cisternových lodí alebo na prevádzkové prekážky týkajúce sa nakladacích a vykladacích činností nie je možné kontrolu takýchto lodí uskutočniť, alebo by znamenala nadmerné riziko pre bezpečnosť lode, jej posádky, inšpektora alebo pre bezpečnosť územia prístavu.

(8) Členské štáty by mali byť oprávnené efektívne organizovať povinné kontroly, aby dosiahli najvyššiu pridanú hodnotu posilneným inšpekčným režimom pri zohľadnení rôznych prevádzkových podmienok a s využitím spolupráce medzi prístavmi a členskými štátmi pri dodržiavaní celkových kvantitatívnych inšpekčných cieľov.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 212 E, 25.7.2000, s. 102, a Ú. v. ES C 154, 29.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 22, 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 30. novembra 2000 (Ú. v. ES C 228, 13.8.2001, s. 133), spoločná pozícia Rady z 26. februára 2001 (Ú. v. ES C 101, 30.3.2001, s. 15) a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 16. mája 2001 (ešte neuverejnené v úradnom vestníku), rozhodnutie Európskeho parlamentu z 24. októbra 2001 a rozhodnutie Rady zo 6. decembra 2001.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 1999/97/ES (Ú. v. ES L 331, 23.12.1999, s. 67).

- (9) Preto, že nábor a zaškolenie kvalifikovaných inšpektorov si vyžaduje určitú dobu, členské štáty by mali mať možnosť, aby si svoj inšpekčný servis vybudovali postupne; na základe charakteristík prístavu Rotterdam, najmä prepravných objemov, ktoré tam prichádzajú, by sa malo vypracovať opatrenie umožňujúce mierne predĺženie doby náboru a zaškolenia inšpektorov pre tento prístav.
- (10) Konštrukčné chyby na lodi pravdepodobne zvýšia riziko nehôd na mori. V prípade lode prepravujúcej ako hromadný tovar ropu, majú tieto nehody katastrofálne účinky na životné prostredie. Kontrolný úrad by mal uskutočniť vizuálnu kontrolu dostupných častí lode, aby zistil každú vážnu koróziu a podnikol všetky ďalšie potrebné opatrenia, najmä voči klasifikačným spoločnostiam, ktoré zodpovedajú za kvalitu lodných konštrukcií.
- (11) Rozšírená kontrola založená na povinnom overení určitých aspektov lodí si vyžaduje značný čas a organizáciu. Mala by sa uľahčiť úloha prípravenia kontroly, čo naopak zlepši jej efektívnosť. Kapitán alebo prevádzkovateľ každej lode, ktorá vchádza do prístavu spoločnosti, by mal oznámiť určité informácie o charaktere prevádzky.
- (12) Výsledkom rastúcej dôležitosti prístavnej štátnej kontroly v boji proti neštandardným postupom je celkový nárast úloh inšpektorov. Malo by sa vyvinúť konkrétne úsilie, aby sa zabránilo nadmerným kontrolám a zlepšila sa dostupnosť informácií pre inšpektorov o obsahu kontrol, ktoré sa vykonali v predchádzajúcich prístavoch. V dôsledku toho správa o skončení kontroly, ktorú vypracoval inšpektor by mala uvádzať, ktoré časti lode už boli skontrolované. Inšpektor v ďalšom prístave, v ktorom loď bude stáť, bude môcť v prípade potreby rozhodnúť, či sa zdrží kontroly časti lode, ak sa v priebehu predchádzajúcej kontroly nezistil žiadny nedostatok.
- (13) Dôležitý technický pokrok sa dosiahol v oblasti palubných zariadení, ktoré umožňujú zaznamenávať údaje o plavbe (prostredníctvom záznamníka údajov o plavbe (systém VDR) alebo „čiernych skriniek“), aby sa uľahčilo vyšetrovanie po nehode. Vzhľadom na dôležitosť tohto zariadenia pre námornú bezpečnosť a súčasne na úsilie vynaložené v tomto smere v rámci IMO, zariadenie by sa malo stať povinným v období do piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice pre nákladné lode postavené do 1. júla 2002, ktoré zastavujú v prístavoch spoločnosti a, keď sa stane povinným, jeho neprítomnosť alebo poškodenie by malo zaručiť právo na zadržanie.
- (14) Správa vlajkového štátu lode, ktorá sa prehliada, alebo zúčastnená klasifikačná spoločnosť by mali byť informované o výsledku kontroly, aby sa zaistilo efektívnejšie sledovanie vývoja a prípadne zhoršenie stavu lode, aby sa mohli včas vykonať potrebné opravy.
- (15) Znečistenie ropou pri nehode pravdepodobne značne poškodí životné prostredie a ekonomiku zúčastneného regiónu; preto je potrebné overiť, či sú ropné tankery, ktoré zastavujú v prístavoch Európskeho spoločenstva, dostatočne chránené voči týmto rizikám.
- (16) Transparentnosť informácií týkajúcich sa kontrolovaných a zadržiavaných lodí je kľúčový prvok akéhokoľvek poli-

tického opatrenia, ktoré má zabrániť používaniu lodí, ktoré nevyhovujú bezpečnostným normám. V tejto súvislosti je potrebné zahrnúť totožnosť lode do uverejneného zoznamu informácií. Verejnosť by mala dostávať komplexnejšie a jasnejšie informácie o kontrolách a zadržaniach, ktoré sa vykonávajú v prístavoch spoločenstva. Týka sa to najmä informácií o rozšírených kontrolách, ktoré na palube lodí vykonáva prístavnú štátnu kontrolu a klasifikačné spoločnosti, a vysvetlenia opatrení, ktoré prístavnú štátnu kontrolu alebo zúčastnené klasifikačné spoločnosti podnikli na základe príkazu na zadržanie podľa smernice.

- (17) Je dôležité monitorovať uplatňovanie smernice, aby sa zabránilo riziku kolísania úrovne bezpečnosti a deformácii súťaže medzi prístavmi a regiónmi Európskeho spoločenstva. Komisia by preto mala byť podrobnejšie informovaná najmä o pohyboch lodí v prístavoch, aby mohla podrobnejšie preveriť podmienky, na základe ktorých sa smernica uplatňuje. Tieto informácie by sa mali poskytovať Komisii dostatočne často, aby mohla rýchlejšie zasahovať vždy, keď sa zistia odchýlky pri uplatňovaní smernice.
- (18) Mali by sa prijať opatrenia potrebné na vykonávanie smernice 95/21/ES v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postup na výkon vykonávacích právomocí zverených Komisii ⁽¹⁾,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 95/21/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. názov sa nahrádza takto:

„Smernica 95/21/ES Rady z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore;“

2. Článok 2 ods. 1 a 2 sa nahrádza takto:

„1. „Dohovory“ znamenajú:

- Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1966 (LL 66),
- Medzinárodný dohovor pre bezpečnosť ľudského života na mori, 1974 (SOLAS 74),
- Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania loďami, 1973 a príslušný protokol 1978 (Marpol 73/38),
- Medzinárodný dohovor o normách výcviku, o vydávaní osvedčení a strážnej služby námorníkov, 1978 (STCW 78),

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- Dohovor o medzinárodných Pravidlách pre zabránenie zrážkam na mori, 1972 (Colreg 72),
- Medzinárodný dohovor o meraní tonáže lodí, 1969 (ITC 69),
- Dohovor o obchodnom loďstve (Minimálne štandardy), 1976 (ILO č. 147),
- Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropou (CLC 92),

spolu s protokolmi a zmenami k týmto dohovorom a príslušnými právne záväznými kódexmi platnými od 19. decembra 2001;

2. „MOU“ znamená Memorandum o porozumení o prístavnej štátnej kontrole, podpísané v Paríži 26. januára 1982 v znení platnom k 19. decembru 2001;“

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Kontrolný orgán

Členské štáty si zachovávajú vhodné národné námorné správy s potrebným počtom pracovníkov, najmä kvalifikovaných inšpektorov, ďalej nazvané ako „príslušné orgány“, pre potreby kontroly lodí a podniknú všetky primerané opatrenia, ktoré sú potrebné k zabezpečeniu plnenia povinností príslušných orgánov, tak ako je to stanovené touto smernicou.“

4. Článok 5 ods. 1, 2 a 3 sa nahrádza takto:

„1. Celkový počet kontrol lodí uvedených v odseku 2 a článku 7, ktorý má každoročne vykonať príslušný orgán každého členského štátu, musí zodpovedať minimálne 25 % priemerného ročného počtu jednotlivých lodí, ktoré vstúpili do jeho prístavov, vypočítaného na základe troch posledných kalendárnych rokov, pre ktoré je k dispozícii štatistika.

2. a) Príslušný orgán na základe ustanovení článku 7a zabezpečí, aby sa kontrola v súlade s článkom 6 uskutočnila na každej lodi, ktorá nepodlieha rozšírenej kontrole s faktorom priority väčším ako 50 v informačnej databáze Sirenac, ak od poslednej kontroly, ktorá bola vykonaná v prístave v regióne MOU, uplynula doba aspoň jedného mesiaca.

b) Príslušné orgány určia poradie priorít pri výbere iných lodí na kontrolu takto:

- prvé lode, ktoré sa majú vybrať na kontrolu, budú lode uvedené v prílohe 1, časť I, bez ohľadu na ich faktor priority,

- lode uvedené v prílohe 1, časť II sa zvolia v zostupnom poradí, v závislosti od poradia priorít vyplývajúcich z hodnoty ich faktora priority uvedeného v informačnom systéme Sirenac.

3. Členské štáty sa zdržia kontroly lodí, ktoré boli kontrolované niektorým členským štátom v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov, za predpokladu, že:

- loď nie je uvedená v zozname v prílohe I,
- neboli hlásené žiadne nedostatky po predchádzajúcej kontrole,
- neexistujú žiadne jasné dôvody na vykonanie kontroly,
- loď nie je zahrnutá do odseku 2 písm. a)“;

5. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Povinne rozšírená kontrola určitých lodí

1. Loď patriaca do kategórií uvedených v prílohe V, oddiel A sa podrobí rozšírenej kontrole po uplynutí 12 mesiacov od poslednej rozšírenej kontroly vykonanej v prístave signatárskeho štátu MOU.

2. Ak je takáto loď vybraná na kontrolu v súlade s článkom 5 ods. 2 písm. b), bude vykonaná rozšírená kontrola. Môže sa však vykonať kontrola v súlade s článkom 6 v období medzi dvoma rozšírenými kontrolami.

3. a) Prevádzkovateľ alebo kapitán lode, na ktorú sa vzťahuje odsek 1, oznámi príslušnému orgánu členského štátu všetky informácie uvedené v zozname v prílohe V, oddiel B, o každom prístave, ktorý navštívila po uplynutí doby 12 mesiacov od poslednej rozšírenej prehliadky. Túto informáciu poskytne aspoň tri dni pred predpokladaným časom príchodu do prístavu alebo pred opustením predchádzajúceho prístavu, ak je predpoklad, že plavba nepotrvá viac, ako tri dni.

b) Každá loď, ktorá nie je v súlade s písmenom a), sa podrobí rozšírenej kontrole v prístave určenia.

4. Členské štáty na základe článku 7a zabezpečia, aby sa na lodi, na ktorú sa vzťahuje odsek 3 a ktorá má faktor priority 7 alebo viac, vykonala rozšírená kontrola v prvom prístave, ktorý navštíví po uplynutí 12 mesiacov od poslednej rozšírenej kontroly.

V prípadoch, keď členské štáty nie sú schopné načas rozšíriť svoju kapacitu, aby vykonali všetky ďalšie požadované kontroly, najmä z dôvodu problémov spojených s náborom a školením inšpektorov, členské štáty budú môcť postupne vybudovať svoj inšpekčný servis do 1. januára 2003. Pre prístav Rotterdam sa toto obdobie môže predĺžiť o 6 mesiacov. Komisia upovedomí členské štáty a Európsky parlament o každom takomto predĺžení.

5. Rozšírená kontrola sa vykoná v súlade s postupmi uvedenými v prílohe V, oddiel C.

6. Ak je riziko, že dodatok alebo návrh dodatku k MOU môže oslabiť rozsah záväzku na rozšírenú kontrolu podľa tohto článku, Komisia bezodkladne predloží výboru zriadenému podľa článku 18 návrh opatrení s cieľom nového zavedenia hodnôt faktorov priority zosúladených s cieľmi tejto smernice.“;

6. vkladá sa tento článok 7a:

„Článok 7a

Postup v prípade, keď nie je možné kontrolovať určité lode

1. V prípadoch, keď z prevádzkových dôvodov členský štát nie schopný vykonať kontrolu lode s faktorom priority viac ako 50 podľa článku 5 ods. 2 písm. a), alebo právne záväznú rozšírenú kontrolu podľa článku 7 ods. 4, členský štát bude bezodkladne informovať systém Sirenac o tom, že sa táto kontrola neuskutočnila.

2. Tieto prípady sa oznámia Komisii v šesťmesačných intervaloch spolu s dôvodmi, prečo sa nevykonala kontrola na zúčastnených lodiach.

3. V priebehu každého kalendárneho roka takéto nevykonania kontroly nepresiahnu 5 % priemerného ročného počtu jednotlivých lodí určených na kontrolu podľa odseku 1, ktoré stoja v prístavoch členského štátu, čo sa vypočíta na základe troch posledných kalendárnych rokov, ku ktorým sú k dispozícii štatistické údaje.

4. Lode uvedené v odseku 1 podliehajú kontrole podľa článku 5 ods. 2 písm. a) alebo povinnej rozšírenej kontrole podľa článku 7 ods. 4, v nasledujúcom prístave Spoločenstva.

5. Päťpercentný podiel uvedený v odseku 3 bude zmenený do 22. júla 2008 postupom podľa článku 19, ak to bude vhodné na základe hodnotenia Komisie.“;

7. vkladá sa tento článok 7b:

„Článok 7b

Opatrenia na zamietnutia prístupu týkajúce sa určitých lodí

1. Členský štát zabezpečí, aby bol lodi patriacej do kategórii uvedených v prílohe XI, oddiel A zamietnutý prístup do jej prístavov, s výnimkou situácií uvedených v článku 11 ods. 6, ak loď:

bud’

- pláva pod vlajkou štátu, ktorý je na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU, a
- bola viac než dvakrát zadržaná v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave signatárskeho štátu MOU,

alebo:

- pláva pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený ako „veľmi vysoko rizikový“ alebo „vysoko rizikový“ na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU, a
- bola viac než raz zadržaná v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave signatárskeho štátu MOU.

Zamietnutie vstupu platí okamžite po tom, ako loď získa povolenie na opustenie prístavu, v ktorom sa podrobila, podľa primeranosti, druhému alebo tretiemu zadržaniu.

2. Na účely odseku 1 členské štáty dosiahnu súlad s postupmi určenými v prílohe XI, oddieli B.

3. Pri uplatnení tohto článku Komisia každých šesť mesiacov uverejní informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov spoločenstva.“;

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Správa o kontrole kapitánovi

Po ukončení kontroly, detailnejšej kontroly, alebo rozšírenej kontroly, inšpektor vypracuje správu v súlade s článkom IX. Kópiu inšpekčnej správy poskytne kapitánovi lode.“;

9. v článku 9:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Príslušný orgán sa uistí, že všetky nedostatky potvrdené alebo odhalené kontrolou, podľa článku 5 ods. 2 a článku 7 sú odstránené alebo sa odstraňujú v súlade s dohovormi.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Inšpektor pri výkone svojho profesionálneho posudku o tom, či loď má alebo nemá byť zadržaná, použije kritériá uvedené v prílohe VI. V tejto súvislosti bude loď zadržaná, ak nebude vybavená funkčným systémom záznamu údajov o plavbe, keď je jeho použitie povinné v súlade s prílohou XII. Ak sa tento nedo-

statok nedá ľahko odstrániť v prístave zadržania, príslušný orgán môže povoliť, aby loď pokračovala do najbližšieho možného prístavu, kde nedostatok bude môcť odstrániť alebo požiadať, aby bol nedostatok odstránený najneskôr do 30 dní. Na tieto účely sa budú uplatňovať postupy uvedené článku 11.“;

c) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. V prípade, že kontroly podľa článku 5 ods. 2 a článku 7 dajú podnet na zadržanie, príslušný orgán okamžite písomne informuje spolu so správou o kontrole správu štátu, pod vlajkou ktorého je loď oprávnená plávať (v ďalej ako ‚vlajková správa‘), alebo ak to nie je možné, konzula, alebo v čase jeho neprítomnosti, najbližšieho diplomatického zástupcu tohto štátu, o všetkých okolnostiach, za ktorých sa zásah považoval za nevyhnutný. Okrem toho, keď to bude relevantné, budú tiež upovedomení menovaní kontrolóri alebo uznané organizácie zodpovedajúce za vydanie osvedčení o triede alebo osvedčenie vydané v mene vlajkového štátu v súlade s medzinárodnými dohovormi.“;

10. Článok 10 ods. 1 sa nahrádza takto:

„1. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode alebo jeho zástupca v členskom štáte má právo odvolať sa proti rozhodnutiu príslušného orgánu o zadržaní alebo zamietnutí vstupu. Odvolanie nespôsobí pozastavenie zadržania alebo zamietnutia vstupu.“;

11. Článok 14 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Členské štáty budú dodržiavať opatrenia zabezpečujúce výmenu informácií a spoluprácu medzi svojim príslušným orgánom a príslušnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov a budú udržiavať vytvorené prevádzkové spojenie medzi svojim príslušným orgánom, Komisiou a informačným systémom Sirenac, zriadeným v St. Malo vo Francúzsku.

Na účely vykonania kontrol podľa článku 5 ods. 2 a článku 7 inšpektori využijú verejné a súkromné databázy týkajúce sa kontroly lode, ktoré sú dostupné cez informačný systém Equasis.“;

12. článok 15 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Informácie uvedené v prílohe VIII, časti I a II a informácie o zmenách, dočasných pozastaveniach a zrušeníach triedy podľa článku 15 ods. 3 smernice 94/57/ES, sú k dispozícii v databáze Sirenac. Uverejnia sa čo najskôr po skončení kontroly alebo po zrušení zadržania cez informačný systém Sirenac.“;

13. v článku 15 sa doplní tento odsek:

„5. Ustanovenia tohto článku nemajú dopad na vnútroštátne právne predpisy o ručení.“;

14. v článku 16 sa doplní tento odsek:

„2a. V prípade zadržania plavidla z dôvodu chýb alebo nedostatku platných osvedčení určených v článku 9

a v prílohe VI, všetky náklady spojené so zadržaním v prístave znáša vlastník alebo prevádzkovateľ lode.“;

15. Články 17 a 18 sa nahradia takto:

„Článok 17

Údaje na monitorovanie vykonávania

Členské štáty poskytnú Komisii informácie uvedené v prílohe X v časových intervaloch, ktoré sú v tejto prílohe uvedené.

Článok 18

Regulačný výbor

1. Komisii bude pomáhať výbor ustanovený podľa článku 12 smernice 93/75/EHS.

2. Ak je odkaz na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Doba určená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovená na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.“;

16. v článku 19 sa úvodná veta a písmeno a) nahradia takto:

„Táto smernica môže byť zmenená a doplnená bez rozšírenia svojej pôsobnosti v súlade s postupom uvedeným v článku 18 ods. 2, aby:

a) prispôsobila povinnosti uvedené v článku 5 okrem čísla 25 % uvedeného v jeho odseku 1, v článkoch 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 a 17 a v prílohách, ku ktorým sa vzťahujú tieto články, na základe skúseností získaných pri vykonávaní tejto smernice berúc do úvahy vývoj v MOU.“

17. vkladá sa tento článok 19a:

„Článok 19a

Sankcie

Členské štáty určia systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych právnych predpisov schválených na základe tejto smernice a podniknú všetky potrebné opatrenia, aby sa zaistilo, že sa tieto sankcie budú uplatňovať. Tieto sankcie budú účinné, primerané a odrádzajúce.“;

18. v článku 20 sa doplní tento odsek:

„4. Komisia okrem toho pravidelne informuje Európsky parlament a Radu o pokroku pri vykonávaní smernice v rámci členských štátov.“;

19. Príloha I, časť II sa nahrádza textom v prílohe I k tejto smernici;

20. v prílohe II:

a) bod 10 sa nahrádza týmito bodmi:

„10. Osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou

10a Osvedčenia vydané v súlade s dohovorom STCW.“;

b) vkladá sa nasledujúci bod 35:

„35. Osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením (Medzinárodný dohovor o občianskej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením, 1992).“;

21. v prílohe III, bod 1, slová „II-8 a II-11“ sa nahradia slovami „a II-8“;

22. príloha V sa nahrádza textom v prílohe II k tejto smernici;

23. príloha VI sa mení a dopĺňa takto:

a) v bode 2 sa doplní toto: („Uplatnenie hlavných kritérií“);

„14. v prípade nehody poskytnúť čo najviac informácií.“;

b) v bode 3.1 slová „Chýbajúce platné osvedčenia“ sa nahrádza slovami „Chýbajúce platné osvedčenia a dokumenty“;

c) v bode 3.2 sa dopĺňa toto:

„15. Neuskutočnenie rozšíreného programu prehliadky v súlade s dohovorom SOLAS 74, kapitola XI, predpis 2.

16. Neprítomnosť alebo porucha systému VDR, keď je jeho použitie povinné.“;

d) v bode 3.6 sa dopĺňa tento bod:

„5. Záznam správy o prehliadke chýba alebo nie je v súlade s predpisom 13G(3)b) dohovoru Marpol.“;

24. Príloha VIII sa nahrádza textom v prílohe III k tejto smernici;

25. Doplnia sa prílohy IX, X, XI a XII, ktorých text je v prílohe IV k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti najneskôr do 22. júla 2003 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Okamžite o tom budú informovať Komisiu.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti upravenej touto smernicou.

Článok 3

Komisia preverí najneskôr do 22. júla 2006 vykonávanie tejto smernice. Revíziou medziiným preskúma počet inšpektorov prístavnej štátnej kontroly v každom členskom štáte a počet vykonaných kontrol vrátane povinných rozšírených kontrol. Komisia oznámi zistenia Európskemu parlamentu a Rade a na základe prieskumu určí, či je potrebné navrhnúť zmeny a doplnky smernice alebo ďalšie právne predpisy v tejto oblasti.

Článok 4

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Článok 5

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 19. decembra 2001

Za Európsky parlament

predseda

N. FONTAINE

Za Radu

predseda

A. NEYTS-UYTTEBROECK

PRÍLOHA I

„II. Celkový faktor priority

Nasledujúce lode sa považujú za prioritné na kontrolu.

1. Lode, ktoré navštívia prístav členského štátu prvý raz, alebo prvý raz po 12 alebo viac mesiacoch. Pri uplatňovaní týchto kritérií budú brať členské štáty na zreteľ tie kontroly, ktoré boli vykonané členmi MOU. Ak chýbajú potrebné údaje na tento účel, členské štáty sa budú spoliehať na dostupné údaje Sirenac a skontrolujú tie lode, ktoré neboli registrované v databáze Sirenac po nadobudnutí platnosti 1. januára 1993.
2. Lode, na ktorých nevykonali prehliadku žiadny členský štát počas predchádzajúcich šiestich mesiacov.
3. Lode, ktorých štatutárne osvedčenie o lodnej konštrukcii a vybavení vydané v súlade s dohovormi a klasifikačné osvedčenia vydala organizácia, ktorá nie je uznaná podľa podmienok smernice Rady 94/57/ES.
4. Lode, ktoré plávajú pod vlajkou štátu, ktorý sa nachádza na čiernom zozname uverejnenom vo výročnej správe MOU.
5. Lode, ktoré dostali povolenie opustiť prístav členského štátu za určitých podmienok, ako sú:
 - a) nedostatky, ktoré sa majú pred odchodom odstrániť;
 - b) nedostatky, ktoré sa majú odstrániť v najbližšom prístave, v ktorom pristanú;
 - c) nedostatky, ktoré sa majú odstrániť do 14 dní;
 - d) nedostatky, na ktoré boli špecifikované iné podmienky.Ak sa uskutočnili opatrenia vzťahujúce sa k lodi a všetky nedostatky boli odstránené, berie sa to do úvahy.
6. Lode, ktorých nedostatky boli zaznamenané počas predchádzajúcej kontroly podľa počtu nedostatkov.
7. Lode, ktoré boli zadržané v predchádzajúcom prístave.
8. Lode, ktoré plávajú pod vlajkou štátu, ktorý neratifikoval všetky relevantné medzinárodné dohovory podľa článku 2 tejto smernice.
9. Lode klasifikované klasifikačnou spoločnosťou s nadpriemerným koeficientom nedostatkov.
10. Lode tried uvedených v prílohe V(A).
11. Lode staršie ako 13 rokov.

Príslušný orgán zohľadní pri určovaní poradia priority na kontrolu uvedených lodí celkový cieľový faktor uvedený v informačnom systéme Sirenac podľa prílohy I, oddiel I, MOU. Vyšší cieľový faktor znamená vyššiu prioritu. Cieľový faktor je súčet použiteľných hodnôt cieľového faktora, ako je stanovené v rámci MOU. Body 5, 6 a 7 sa uplatňujú len pri kontrolách vykonaných za posledných 12 mesiacov. Celkový cieľový faktor nesmie byť nižší ako súčet hodnôt stanovených pre body 3, 4, 8, 9, 10 a 11.

Na účely článku 7.4 však celkový cieľový faktor neberie do úvahy bod 10.“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA V

A. KATEGÓRIE LODÍ, KTORÉ SA PODROBUJÚ ROZŠÍRENEJ KONTROLE (podľa článku 7 ods. 1)

1. Tankery na prepravu plynu a chemikálií, staršie než 10 rokov, vek stanovený na základe dátumu stavby uvedeného v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
2. Lode na hromadný náklad, staršie ako 12 rokov, vek stanovený na základe dátumu stavby v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
3. Ropné tankery, ktoré majú hrubú priestornosť viac ako 3 000 ton a ktorých vek je viac ako 15 rokov a je stanovený podľa dátumu stavby uvedeného v osvedčeniach o bezpečnosti lode.
4. Osobné lode, staršie ako 15 rokov, iné než osobné lode uvedené v článku 2 písm. a) a b) smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o povinných prehliadkach z hľadiska bezpečnej prevádzky pravidelných prevozných lodí ro-ro a prevádzky vysokorychlostných osobných lodí ⁽¹⁾.

B. INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ OZNÁMIŤ PRÍSLUŠNÉMU ORGÁNU (podľa článku 7 ods. 3 písm. a))

- A. meno lode,
- B. vlajkový štát,
- C. identifikačné číslo IMO, ak je uvedené,
- D. hrubú priestornosť v tonách,
- E. dátum stavby lode, ktorý je uvedený v osvedčeniach o bezpečnosti lode,
- F. pre tankery:
 - F.a. konfigurácia: jednodielny trup lode, jednodielny trup s oddelenými záťažovými nádržami (SBT), dvojitého trupu lode,
 - F.b. stav nákladných a záťažových nádrží: plné, prázdne, inertizované,
 - F.c. objem a druh nákladu,
- G. predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo stanovišťa lodivodov, podľa požiadaviek príslušného orgánu,
- H. plánovaná doba kotvenia,
- I. plánované činnosti v prístave určenia (nákladka, vykládka, iné),
- J. plánované štatutárne prehliadkové kontroly a dôležité údržbárske a opravné práce, ktoré sa majú vykonať, kým je loď v prístave určenia.

C. POSTUPY TÝKAJÚCE SA ROZŠÍRENEJ KONTROLE URČITÝCH KATEGóriÍ LODÍ (podľa článku 7 ods. 5)

S výhradou k ich skutočnej realizovateľnosti alebo obmedzeniam týkajúcich sa bezpečnosti osôb, lode alebo prístavu, nasledovné body sa musia považovať aspoň za súčasť rozšírenej kontroly. Inšpektori si musia byť vedomí, že to môže ohroziť bezpečný výkon niektorých palubných činností, napr. manipuláciu s nákladom, ak sa počas týchto činností majú vykonať testy, na ktoré majú priamy vplyv.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

1. LODE VŠEOBECNE (kategórie v oddieli A)

- Zastavenie a spustenie núdzového generátora,
- kontrola núdzového osvetlenia,
- činnosť núdzového protipožiarneho čerpadla s dvoma protipožiarnymi hadicami spojenými s hlavným protipožiarnym vedením,
- činnosť útorových čerpadiel,
- uzatváranie vodotesných dverí,
- spustenie jedného námorného záchranného člna na vodu,
- test núdzového zariadenia pre kotly, ventiláciu a palivové čerpadlá s diaľkovou obsluhou,
- testovanie kormidlového zariadenia vrátane pomocného kormidla,
- kontrola núdzového energetického zdroja pre rádiové vybavenie,
- kontrola a test separátora oleja a vody pre motorový priestor v možnom rozsahu.

2. TANKERY NA PREPRUVU PLYNU A CHEMIKÁLIÍ

Okrem bodov uvedených v časti 1 sa môžu za súčasť rozšírenej kontroly pre tankery na prepravu plynu a chemikálií považovať nasledovné body:

- monitorovanie nákladových nádrží a bezpečnostných zariadení týkajúce sa teploty, tlaku a výšky voľného priestoru,
- zariadenia na analýzu kyslíka a explozimetre vrátane ich kalibrácie. Dostupnosť chemického detekčného zariadenia (mechy) s primeraným počtom vhodných detekčných trubíc pre špecifický prepravovaný náklad,
- kabínové núdzové súpravy poskytujúce vhodné respirátory a prostriedky na ochranu očí pre každú osobu na palube (ak sú vyžadované na základe zoznamu predmetov podľa medzinárodného osvedčenia o spôsobilosti a osvedčenia o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií alebo skvapalnených plynov),
- kontrola, či prepravovaný tovar je uvedený na zozname podľa medzinárodného osvedčenia o spôsobilosti alebo osvedčenia o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií alebo skvapalnených plynov,
- stále protipožiarne zariadenia na palube, či sú penové, práškové, chemické, alebo iné podľa toho, čo vyžaduje prepravovaný tovar.

3. LODE NA HROMADNÝ NÁKLAD

Okrem bodov uvedených v oddieli 1 môžu sa za súčasť rozšírenej kontroly lodí na hromadný náklad považovať:

- možná korózia základov strojných zariadených inštalovaných na palube,
- možná deformácia a/alebo korózia krytov nakladacích otvorov,
- možné praskliny alebo lokálna korózia v priečných prepážkach,
- prístup k podpalubným skladovým priestorom,
- overenie, že na palube sa nachádzajú nasledujúce dokumenty, ich preskúmanie a potvrdenie, že ich vlajkový štát alebo klasifikačná spoločnosť podpísali:

1. správy z prehliadok konštrukcie,
2. správy hodnotiace stav,
3. správy o nameranej hrúbke,
4. popisný dokument uvedený v rezolúcii IMO A.744(18).

4. ROPNÉ TANKERY

Okrem bodov uvedených v oddieli 1 sa za súčasť rozšírenej kontroly ropných tankerov môžu považovať nasledovné body:

- stály palubný protipožiarny penový systém,
- protipožiarne vybavenie všeobecne,
- kontrola požiarnych prepážok v strojovni, v oddelení pre čerpadlá a v ubytovacích priestoroch,
- kontrola tlaku inertného plynu a obsahu kyslíka,
- záťažové nádrže: treba preskúšať aspoň jednu záťažovú nádrž v nákladovom priestore najprv z revíznej šachty/palubného vstupu a vstúpiť do nej, ak inšpektor stanoví jasné dôvody na ďalšiu kontrolu,
- overenie, že na palube sa nachádzajú nasledujúce dokumenty, ich preskúmanie a potvrdenie, že ich vlajkový štát alebo klasifikačná spoločnosť podpísali:
 1. správy z prehliadok konštrukcie lode,
 2. správy hodnotiace stav.
 3. správy o nameranej hrúbke,
 4. popisný dokument podľa rezolúcie IMO A.744(18).

5. OSOBNÉ LODE, NA KTORÉ SA NEVZŤAHUJE SMERNICA 1999/35/ES

Okrem bodov uvedených v oddieli C 1 sa môžu tiež nasledujúce body považovať za súčasť rozšírenej kontroly osobných lodí:

- testovanie detekčných a poplašných požiarnych systémov,
- testovanie zatvárania protipožiarnych dverí,
- testovanie miestneho rozhlasu,
- protipožiarny výcvik, kde sa musia minimálne predviesť všetky súpravy protipožiarného výstroja a musí sa ho zúčastniť časť obsluhujúcej posádky,
- praktické predvedenie, že kľúčoví členovia posádky sú oboznámení s havarijným plánom.

Ak sa to považuje za potrebné, môže kontrola so súhlasom kapitána alebo prevádzkovateľa lode pokračovať na ceste do prístavu alebo z prístavu členského štátu. Inšpektori nesmú prekážať v prevádzke lode, ani nesmú spôsobiť situáciu, pri ktorej by, podľa úsudku kapitána, mohlo dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti cestujúcich, posádky a lode.“

PRÍLOHA III

Príloha VIII sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA VIII

Uverejnenie informácií týkajúcich sa zadržania a kontrol v prístavoch členských štátov (podľa článku 15)

I. Informácie uverejnené podľa článku 15 ods. 1 musia obsahovať nasledovné:

- meno lode,
- číslo IMO,
- typ lode,
- hrubá priestornosť (GT),
- rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lodí,
- meno a adresu vlastníka lode alebo prevádzkovateľa lode,
- v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu, meno a adresu zmluvného prenajímateľa zodpovedného za výber plavidla a druh prenájmu,
- vlajkový štát,
- klasifikačnú spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti a/alebo stranu, ktorá vydala lodi osvedčenia v súlade s uplatniteľnými dohovormi v mene vlajkového štátu s uvedením vydaných osvedčení,
- prístav a dátum poslednej rozšírenej kontroly s prípadným uvedením, či bolo nariadené zadržanie,
- prístav a dátum poslednej špeciálnej prehliadky a názov organizácie, ktorá prehliadku vykonala,
- počet zadržaní v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov,
- krajinu a prístav zadržania,
- dátum, kedy bolo zadržanie zrušené,
- dĺžku zadržania, v dňoch,
- počet zistených nedostatkov a dôvody na zadržanie, v jasných a explicitných pojmoch,
- opis a prijaté opatrenia, ktoré prijali príslušné orgány a prípadne tie, ktoré prijala klasifikačná spoločnosť v dôsledku zadržania,
- ak bol lodi zamietnutý vstup do prístavu v rámci spoločenstva, dôvody týchto opatrení v jasných a explicitných pojmoch,
- prípadne označenie, či klasifikačná spoločnosť alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonal prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samotné alebo v spojení viedli k zadržaniu,
- popis opatrení, ktoré boli prijaté v prípade lode, ktorej bolo povolené pokračovať do najbližšieho oprávrenského prístavu, alebo ktorej bol zamietnutý vstup do prístavu spoločenstva.

- II. Informácie týkajúce sa kontrolovaných lodí, ktoré sú uverejňované podľa článku 15 ods. 2 musia obsahovať:
- názov lode,
 - číslo IMO,
 - typ lode,
 - hrubú priestornosť (GT),
 - rok stavby lode,
 - meno a adresu vlastníka lode alebo prevádzkovateľa lode,
 - v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu, meno a adresu zmluvného prenajímateľa zodpovedného za výber plavidla a druh prenájmu,
 - vlajkový štát,
 - klasifikačnú spoločnosť alebo v prípade potreby spoločnosti, ktoré vydali lodi osvedčenie o triede,
 - klasifikačnú spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti a/alebo iný subjekt, ktorý vydal tejto lodi osvedčenia v súlade s dohovormi v mene vlajkového štátu vrátane uvedenia údajov o vydaných osvedčeniach,
 - štát, prístav a dátum kontroly,
 - počet a charakter nedostatkov.“
-

PRÍLOHA IV

Dopĺňajú sa tieto prílohy IX, X, XI a XII:

„PRÍLOHA IX

Inšpekčná správa vypracovaná v súlade s článkom 8

Inšpekčná správa musí obsahovať minimálne tieto údaje.

I. *Všeobecné*

1. príslušný orgán, ktorý napísal správu,
2. dátum a miesto kontroly,
3. meno kontrolovanej lode,
4. vlajkový štát,
5. typ lode,
6. číslo IMO,
7. volací znak,
8. hrubú priestornosť (GT),
9. nosnosť (prípadne),
10. rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lodí,
11. klasifikačnú spoločnosť alebo, kde je to potrebné, klasifikačné spoločnosti, ktoré vydali lodiam osvedčenie o triede,
12. klasifikačnú spoločnosť alebo klasifikačné spoločnosti a/alebo akýkoľvek iný subjekt, ktorý vydal lodiam osvedčenie v súlade s dohovormi v mene vlajkového štátu,
13. meno a adresu vlastníka alebo prevádzkovateľa lode,
14. meno a adresu zmluvného prenajímateľa, ktorý je zodpovedný za výber plavidla a druh prenájmu v prípade lodí hromadne prepravujúcich kvapalný alebo pevný náklad,
15. konečný dátum napísania inšpekčnej správy,
16. údaj, že podrobné informácie o kontrole alebo zadržaní sa môžu uverejniť.

II. *Informácie týkajúce sa kontroly*

1. osvedčenia vydané pri uplatnení relevantných medzinárodných dohovorov, úradu alebo organizácie, ktorá vydala predmetné osvedčenie(ia) vrátane dátumu vydania alebo skončenia platnosti,
2. diely alebo súčiastky lode, ktoré sa kontrolovali, (v prípade detailnejšej alebo rozšírenej kontroly),
3. druh kontroly (kontrola, detailnejšia kontrola, rozšírená kontrola),
4. charakter nedostatkov,
5. prijaté opatrenia.

III. *Doplňujúce informácie v prípade zadržania*

1. dátum príkazu na zadržanie,
2. dátum zrušenia príkazu na zadržanie,
3. kategória nedostatkov oprávňujúcich na zadržanie,
4. informácie o poslednej priebežnej alebo ročnej prehliadke,

5. oznámenie, v prípade potreby, či klasifikačná spoločnosť alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonával prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samotné alebo v spojení, viedli k zadržaniu,
6. prijaté opatrenia.

PRÍLOHA X

Údaje poskytnuté v súvislosti s monitorovaním vykonávania podľa článku 17

1. Každý členský štát musí Komisii poskytnúť tieto údaje za predchádzajúci rok najneskôr do 1. apríla.

- 1.1. Počet kontrol vykonaných v ich mene v rámci prístavnej štátnej kontroly.

Tieto informácie musia byť oznámené Komisii s použitím tejto modelovej tabuľky.

Prístav/oblasť	Počet inšpektorov na plný úväzok	Počet inšpektorov na skrátenej úväzok ⁽¹⁾	Prepočet na plný úväzok
Prístav X ...			
Prístav Y ...			
SPOLU			

⁽¹⁾ Keď kontroly vykonávané v súvislosti s prístavnou štátnou kontrolou predstavujú len časť inšpektorskej práce, celkový počet inšpektorov sa musí prepočítať na počet zodpovedajúci počtu inšpektorov na plný úväzok.

Tieto informácie sa musia poskytovať na vnútroštátnej úrovni a za každý zúčastnený prístav členského štátu. Na účely tejto prílohy prístav znamená jednotlivý prístav a geografickú oblasť, ktorú má na starosti inšpektor alebo skupina inšpektorov a ktorá prípadne zahŕňa niekoľko jednotlivých prístavov. Jeden inšpektor môže pracovať vo viacerých prístavných/geografických oblastiach.

- 1.2. Celkový počet jednotlivých lodí, ktoré vstúpili do svojich prístavov na vnútroštátnej úrovni.

2. Členské štáty tiež musia byť:

- a) poskytnúť Komisii každých šesť mesiacov zoznam plavieb všetkých jednotlivých lodí, okrem pravidelnej prevoznej dopravy, ktoré vstúpili do ich prístavov, ktorý obsahuje číslo IMO lodí a dátum príchodu; alebo alternatívne
- b) poskytnúť databáze Sirenac čísla IMO a dátumy príchodu lodí, okrem pravidelnej prevoznej prepravy, ktoré denne vstúpili do ich prístavov.

Členské štáty musia Komisii poskytnúť zoznam pravidelných prevozných služieb podľa písmen a) a b) najneskôr do šiestich mesiacov po zavedení tejto smernice a potom všetky zmeny, ktoré nastali v týchto službách.

PRÍLOHA XI

- A. KATEGÓRIE LODÍ, KTORÉ PODLIEHAJÚ ZAMIETNUTIU VSTUPU DO PRÍSTAVOV SPOLOČENSTVA (podľa článku 7b ods. 1)

1. tankery na prepravu plynu a chemikálií,
2. lode na prepravu hromadného nákladu,
3. ropné tankery,
4. osobné lode.

- B. POSTUPY TÝKAJÚCE SA ZAMIETNUTIA VSTUPU DO PRÍSTAVU SPOLOČENSTVA (podľa článku 7b ods. 2)

1. Ak boli splnené podmienky popísané v článku 7b, príslušný prístavný orgán, v ktorom je loď zadržaná po druhý alebo tretí krát, musí písomne informovať kapitána alebo prevádzkovateľa lode o príkaze na zamietnutie vstupu, ktorý bol na loď uvalený.

Príslušný orgán musí tiež informovať správu vlajkového štátu, zúčastnenú klasifikačnú spoločnosť, ostatné členské štáty, Komisiu, Centre administratif des affaires maritimes a sekretariát MOU.

Príkaz na zamietnutie vstupu nadobudne účinnosť akonáhle loď získal povolenie opustiť prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k zadržaniu.

2. Aby bolo možné zrušiť príkaz na zamietnutie vstupu, vlastník alebo prevádzkovateľ musí poslať úradnú žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu. Túto žiadosť musí sprevádzať osvedčenie orgánu vlajkového štátu, ktoré dokazuje, že loď sa plne riadi uplatniteľným ustanovením medzinárodných dohovorov. Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí byť v prípade potreby sprevádzaná tiež osvedčením od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala, ktoré potvrdzuje, že loď sa riadi normami triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť.
3. Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba na základe novej kontroly lode v dohodnutom prístave, ktorú vykonávajú inšpektori príslušného orgánu členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu a ak je poskytnutý dôkaz pre členský štát dostatočný, že plavidlo plne vyhovuje uplatniteľným požiadavkám medzinárodných dohovorov.

Ak sa dohodnutý prístav nachádza v rámci spoločenstva, príslušný orgán členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu, povolí lodi, aby pokračovala do príslušného prístavu určenia s cieľom overenia, že loď spĺňa podmienky uvedené v odseku 2.

Nová kontrola sa bude skladať z rozšírenej kontroly, ktorá musí obsahovať aspoň relevantné časti prílohy V, oddiel C.

Všetky náklady na rozšírenú kontrolu budú hradené majiteľom alebo prevádzkovateľom.

4. Ak výsledky rozšírenej kontroly budú pre členský štát uspokojivé v súlade s odsekom 2, príkaz na zamietnutie prístupu sa musí zrušiť. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode musí byť o tom písomne informovaný.

Príslušný orgán musí tiež písomne oznámiť svoje rozhodnutie orgánu vlajkového štátu, zúčastnenej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom, Komisii, Centre administratif des affaires maritimes a sekretariátu MOU.

5. Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov spoločenstva, musia byť dostupné v databáze Sirenac a uverejnené podľa ustanovení článku 15 a prílohy VIII.

PRÍLOHA XII

Medzinárodné požiadavky a požiadavky spoločenstva týkajúce sa systémov pre zaznamenávanie údajov o plavbe

Lode uvedených tried, pokiaľ kotvia v prístave členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom pre zaznamenávanie údajov, ktorý spĺňa výkonnostné normy rezolúcie IMO A.861(20) a skúšobné normy stanovené podľa normy 61996 Medzinárodnej elektronickej komisie (IEC):

- osobné lode postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume,
- osobné lode ro-ro postavené do 1. júla 2002, najneskôr od prvej prehliadky 1. júla 2002 alebo po tomto dátume,
- osobné lode iné ako ro-ro osobné lode postavené do 1. júla 2002, najneskôr do 1. januára 2004,
- lode iné než osobné lode s hrubou priestornosťou 3 000 ton a viac, postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume.

Lode uvedených tried postavené do 1. júla 2002, pokiaľ kotvia v prístave členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom na zaznamenávanie údajov, ktorý spĺňa príslušné normy IMO:

- nákladné lode s hrubou priestornosťou 20 000 ton a viac, najneskôr do dátumu určeného IMO, alebo ak IMO nerozhodla, najneskôr do 1. januára 2007,
- nákladné lode s hrubou priestornosťou 3 000 ton a viac, ale menej ako 20 000 ton brutto, najneskôr do termínu určeného IMO, alebo ak IMO nerozhodla, najneskôr do 1. januára 2008.“