

31995L0021

7.7.1995

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 157/1

SMĚRNICE RADY 95/21/ES

ze dne 19. června 1995

o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států;

vzhledem k tomu, že Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích;

vzhledem k tomu, že Rada na zasedání dne 25. ledna 1993 přijala závěry vybízející Společenství a členské státy k zajištění účinnějšího uplatňování mezinárodních norem námořní bezpečnosti a ochrany životního prostředí a k uskutečnění nových opatření, jakmile budou přijata;

vzhledem k tomu, že Rada v usnesení ze dne 8. června 1993 o společné politice námořní bezpečnosti ⁽⁴⁾ vyzvala Komisi, aby jí co nejdříve předložila návrhy konkrétních postupů a formální návrhy kritérií inspekce lodí, včetně harmonizace pravidel zadržování a včetně možnosti zveřejnit výsledky inspekce a odepřít přístup do přístavů Společenství;

vzhledem k tomu, že bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi mohou být účinně zlepšeny dra-

stickým snížením přístupu nevyhovujících lodí do vod Společenství pomocí přísného uplatňování mezinárodních úmluv, předpisů a rezolucí;

vzhledem k tomu, že sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, má v prvé řadě spočívat na státu vlajky; že však stále rostoucí počet států vlajky zavádí a uplatňuje mezinárodní normy nedostatečně; že sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi musí proto provádět rovněž stát přístavu;

vzhledem k tomu, že jednotný přístup k účinnému uplatňování těchto mezinárodních norem členskými státy na lodích plujících v jejich výsostných vodách a užívajících jejich přístavy zabráni narušování hospodářské soutěže;

vzhledem k tomu, že právní rámec Společenství pro sladění postupů inspekce je základem pro záruku jednotného uplatňování zásad bezpečnosti námořní dopravy a zabránění znečištění, což je jádrem politiky Společenství v oblasti dopravy a životního prostředí;

vzhledem k tomu, že znečišťování moří je svou povahou jev překračující hranice států; že v souladu se zásadou subsidiarity je nevhodnější vypracovávat preventivní opatření v této oblasti na úrovni Společenství, pokud jde o moře přilehlá ke členským státům, protože členské státy nemohou přiměřené a účinné kroky učinit izolovaně;

vzhledem k tomu, že přijetí směrnice Rady je vhodným krokem ke stanovení právního rámce a harmonizovaných pravidel a kritérií pro státní přístavní inspekci;

vzhledem k tomu, že by měly být využity zkušenosti získané během uplatňování Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného v Paříži dne 26. ledna 1982;

vzhledem k tomu, že inspekce uskutečněná členskými státy nejméně u 25 % jednotlivých cizích lodí navštěvujících přístavy

⁽¹⁾ Úř. věst. C 107, 15.4.1994, s. 14 a Úř. věst. C 347, 8.12.1994, s. 15.

⁽²⁾ Úř. věst. C 393, 31.12.1994, s. 50.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 27. října 1994 (Úř. věst. C 347, 8.12.1994, s. 15), společný postoj Rady ze dne 14. března 1995 (Úř. věst. C 93, 13.4.1995, s. 25) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 18. května 1995 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 271, 7.10.1993, s. 1.

v daném roce prakticky znamená, že velký počet lodí kdykoli plujících v oblasti Společenství byl podroben inspekci;

vzhledem k tomu, že je třeba vyvíjet další úsilí k rozvoji lepšího systému cíleného výběru lodí k inspekci;

vzhledem k tomu, že pravidla a postupy státní přístavní inspekce, včetně kritérií pro zadržování lodí, je třeba v zájmu zajištění stálé účinnosti ve všech přístavech sjednotit, což rovněž významně sníží výběrové využívání některých přístavů určených za účelem obcházení sítě řádných inspekci;

vzhledem k tomu, že statistika nehod, zadržení a závad zveřejněná ve sdělení Komise nazvaném „Společná politika bezpečných moří“ a ve výroční zprávě Pařížského memoranda ukazuje, že určité kategorie lodí je třeba podrobit rozšířené inspekci;

vzhledem k tomu, že je nutno napravit nesoulad s ustanoveními použitelných úmluv; že lodě, které mají přijmout nápravná opatření, musí být zadrženy do doby odstranění zjištěných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí;

vzhledem k tomu, že by mělo být zaručeno právo na odvolání proti rozhodnutí o zadržení vydanému příslušnými orgány, aby bylo zabráněno neopodstatněným rozhodnutím, která způsobují nepřiměřená zadržení a zpoždění;

vzhledem k tomu, že zařízení přístavu inspekce mohou být taková, že příslušný orgán bude muset povolit lodí pokračovat do vhodné opravárenské loděnice za předpokladu splnění podmínek pro takový přesun; že nevyhovující lodě by nadále byly hrozbou pro bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a dále využívaly obchodní výhody, neboť by nemusely být podrobeny úpravám k dosažení souladu s příslušnými ustanoveními úmluv, a měl by jim proto být odepřen přístup do všech přístavů Společenství;

vzhledem k tomu, že existují okolnosti, za kterých musí být lodí, které byl odepřen přístup do přístavu Společenství, poskytnuto povolení ke vstupu; že za těchto okolností má být lodí povolen vstup jen do určitého přístavu za předpokladu, že jsou učiněna všechna opatření k zajištění bezpečného vstupu;

vzhledem k tomu, že kvůli složitosti požadavků úmluv, pokud jde o konstrukci lodí, jejich vybavení a obsazení posádkou, závažnosti důsledků rozhodnutí přijatých inspektory a nezbytnosti zcela nestranných rozhodnutí inspektorů, je třeba, aby inspekce prováděli pouze inspektoři, kteří jsou řádně

pověřeni státními úředníky nebo podobnými osobami a mají hluboké znalosti a zkušenosti;

vzhledem k tomu, že lodivod a přístavní orgány mohou poskytovat užitečné informace o závadách těchto lodí a o jejich posádkách;

vzhledem k tomu, že spolupráce příslušných orgánů členských států a ostatních orgánů nebo subjektů je nezbytná k zajištění účinného sledování lodí, u kterých byly shledány závady a kterým bylo povoleno pokračovat v plavbě, a k zajištění výměny informací o lodích pobývajících v přístavech;

vzhledem k tomu, že informační systém nazývaný Sirenac E, zavedený na základě Pařížského memoranda, umožňuje získat velké množství dodatečných informací potřebných k uplatňování této směrnice;

vzhledem k tomu, že zveřejňování informací o lodích nevyhovujících mezinárodním normám pro bezpečnost, zdraví a ochranu mořského životního prostředí může být účinným prostředkem k odrazení zasilatelů od použití takových lodí a zároveň podnětem pro jejich majitele, aby bez donucení prováděli nápravná opatření;

vzhledem k tomu, že veškeré náklady na inspekce lodí vedoucí k jejich zadržení by měl nést majitel nebo provozovatel lodí;

vzhledem k tomu, že pro účely uplatňování této směrnice by měl být Komisi nápomocen výbor zřízený článkem 12 směrnice Rady 93/75/EHS ze dne 13. září 1993 o minimálních požadavcích na plavidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci⁽¹⁾, při úpravě povinností členských států týkající se inspekci na základě získaných zkušeností, s ohledem na vývoj Pařížského memoranda, a při přízpůsobení příloh změnám v úmluvách, protokolech, předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních orgánů a také v Pařížském memorandu,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je pomoci drasticky snížit nevyhovující námořní dopravu ve výsostných vodách členských států:

— zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a odpovídajících právních předpisů Společenství o námořní

⁽¹⁾ Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19.

bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek,

- zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupu inspekci a zadržování s přihlédnutím k závazkům orgánů námořní správy členských států podle Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice včetně jejích příloh se:

1. „úmluvami“ rozumějí:

- Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66),
- Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74),
- Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973, ve znění protokolu z roku 1978 (MARPOL 73/78),
- Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78),
- Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972, (COLREG 72),
- Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 a
- Úmluva o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (MOP č. 147),

spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, které jsou v platnosti ke dni přijetí této směrnice:

2. „Pařížským memorandem“ rozumí Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice.
3. „lodí“ rozumí každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu.
4. „pobřežním zařízením na volném moři“ rozumí pevná nebo plovoucí plošina provozovaná na kontinentálním šelfu členského státu nebo nad kontinentálním šelfem členského státu.

5. „inspektorem“ rozumí zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce a odpovědná tomuto příslušnému orgánu.

6. „inspekci“ rozumí návštěva na palubě lodě s cílem zkontrolovat platnost příslušných osvědčení a ostatních dokladů a stav lodě, jejího vybavení a posádky, jakož i životní a pracovní podmínky posádky.

7. „podrobnou inspekci“ rozumí inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 6 odst. 3 podrobeny důkladné inspekci zahrnující konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy loďního provozu.

8. „rozšířenou inspekci“ rozumí inspekce vymezená v článku 7.

9. „zadržením“ rozumí formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři.

10. „zastavením provozu“ rozumí formální zákaz lodi pokračovat v plavbě na základě zjištěných závad, které by jednotlivě nebo společně mohly znamenat ohrožení dalšího provozu.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku

— připlouvající do přístavu členského státu nebo k zařízení na volném moři nebo

— kotvící v takovém přístavu nebo v blízkosti takového zařízení.

Žádným ustanovením tohoto článku nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle odpovídajících mezinárodních úmluv.

2. V případě lodí o hrubé prostornosti pod 500 tun členský stát použije použitelná ustanovení odpovídající úmluvy a v oblastech, na něž se úmluva nevztahuje, přijme nezbytná opatření, aby dané lodě zjevně neohrožovaly bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí. Při použití tohoto odstavce se členský stát řídí přílohou 1 Pařížského memoranda.

3. Při inspekci lodí plujících pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy, zajistí členské státy, aby nakládání s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než nakládání s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy.

4. Rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Inspekční orgán

Členské státy udržují vhodné orgány námořní správy (dále jen „příslušné orgány“ pro provádění inspekci lodí a přijmou veškerá vhodná opatření, aby zajistily, že jejich příslušné orgány vykonávají své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice.

Článek 5

Inspekční povinnosti

1. Příslušný orgán každého členského státu vykoná ročně celkový počet inspekci odpovídající nejméně 25 % počtu jednotlivých lodí, které vplují do jeho přístavů během reprezentativního kalendářního roku.

2. Při výběru lodě k inspekci dává příslušný orgán přednost lodím uvedeným v příloze I.

3. Členské státy se zdrží inspekce lodí, jejichž inspekci vykonal během předchozích šesti měsíců již některý členský stát, pokud:

- loď není uvedena v příloze I,
- při předchozí inspekci nebyly hlášeny žádné závady,
- neexistuje žádný zřejmý důvod pro provedení inspekce.

4. Odstavec 3 se nevztahuje na žádnou z provozních kontrol zvlášť stanovenou v úmluvách.

5. Členské státy a Komise spolupracují při vypracování priorit a postupů umožňujících účinnější zjištění lodí s pravděpodobným výskytem závad.

Každá následná změna tohoto článku, kromě údaje „25 %“ v odstavci 1, se provede postupem podle článku 19.

Článek 6

Postup inspekce

1. Příslušný orgán zajistí, aby inspektor přinejmenším
 - a) zkontroloval osvědčení a související doklady uvedené v příloze II,
 - b) se přesvědčil o celkovém stavu lodě včetně strojovny, ubytovacích prostor a hygienických podmínek.
2. Inspektor může prozkoumat veškerá příslušná osvědčení a související doklady jiné, než které jsou uvedeny v příloze II, jež se mají nacházet na lodí v souladu s úmluvami.
3. Kdykoliv existují zřejmé důvody pro to, aby byl po inspekci podle odstavců 1 a 2 stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky považován za podstatně nevyhovující odpovídajícím požadavkům úmluvy, provede se podrobná prohlídka včetně prohloubené kontroly v souladu s požadavky na postupy lodního provozu.

„Zřejmé důvody“ existují, pokud inspektor zjistí skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze III.

4. Je třeba rovněž dodržovat odpovídající postupy a zásady pro kontrolu lodí podle přílohy IV.

Článek 7

Rozšířená inspekce určitých lodí

1. Existují-li zřejmé důvody pro podrobnou inspekci lodě patřící do kategorií uvedených v příloze V, zajistí členské státy provedení rozšířené inspekce.
2. Příloha V oddíl B obsahuje nezávazné zásady rozšířené inspekce.
3. Lodě uvedené v odstavci 1 podléhají rozšířené inspekci provedené kterýmkoliv příslušným orgánem členských států pouze jednou během období 12 měsíců. Tyto lodě však mohou být podrobeny inspekci podle čl. 6 odst. 1 a 2.
4. V případě osobních lodí plujících podle pravidelného jízdního řádu do přístavu nebo z přístavu některého členského státu provede příslušný orgán tohoto členského státu rozšířenou

inspekci každé lodi. Pokud osobní loď pluje podle tohoto jízdního řádu mezi přístavy členských států, provede rozšířenou inspekci jeden ze států, mezi kterými je loď provozována.

Článek 8

Zpráva veliteli lodě o inspekci

1. Po dokončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce předá inspektor veliteli lodě doklad ve formě stanovené v příloze 3 k Pařížskému memorandu, který uvádí výsledky inspekce a podrobnosti všech rozhodnutí učiněných inspektorem a nápravných opatření, která má učinit velitel, majitel nebo provozovatel.

2. V případě závad opravňujících zadržení lodi obsahuje doklad předávaný veliteli lodě v souladu s odstavcem 1 informace o budoucím zveřejnění příkazu k zadržení v souladu s touto směrnicí.

Článek 9

Náprava a zadržení

1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekci podle článků 6 a 7 je nebo bude napravena v souladu s úmluvami.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodi, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něž se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

3. Při posuzování, zda by loď měla být zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze VI.

4. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav lodě zjevně nevyhovující, může příslušný orgán pozastavit inspekci lodě, dokud odpovědné osoby nepřijmou opatření nezbytná k zajištění, aby loď vyhověla odpovídajícím požadavkům úmluv.

5. Vedou-li inspekce podle článků 6 a 7 k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně písemně správu státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout (dále jen „správa vlajky“), nebo konzula, nebo v jeho nepřítomnosti nejbližšího

diplomatického zástupce státu o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný. Dále, je-li to nezbytné, jsou informováni určení lodní inspektoři nebo uznané subjekty příslušné pro vydávání lodních osvědčení.

6. Touto směrnicí nejsou dotčeny další požadavky úmluv, pokud jde o postupy oznamování a podávání zpráv o státní přístavní inspekci.

7. Při výkonu státní přístavní inspekce podle této směrnice je vyvíjeno veškeré možné úsilí vyhnout se nepřiměřenému zadržení nebo zpoždění lodi. Je-li loď nepřiměřeně zadržena nebo zpožděna, má majitel nebo provozovatel právo na náhradu veškeré utrpěné ztráty nebo škody. V každém případě údajného nepřiměřeného zadržení nebo zpoždění spočívá důkazní břemeno na majiteli nebo provozovateli lodě.

Článek 10

Právo na odvolání

1. Majitel nebo provozovatel lodě nebo jeho zástupce v členském státě má právo odvolat se proti rozhodnutí o zadržení, které vydal příslušný orgán. Odvolání nemá na zadržení odkladný účinek.

2. K tomu účelu členské státy zavedou a zachovají vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

3. Příslušné orgány řádně informují velitele lodě o právu na odvolání podle odstavce 1.

Článek 11

Postup následující po inspekci a zadržení

1. Pokud závady uvedené v čl. 9 odst. 2 nelze odstranit v přístavu inspekce, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do nejbližší dostupné opravárenské loděnice podle volby velitele lodě a příslušných orgánů za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky stanovené příslušným orgánem státu vlajky a schválené členským státem. Tyto podmínky zajišťují, že loď může pokračovat v cestě, aniž by ohrozila bezpečnost a zdraví cestujících nebo posádky nebo aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

2. Za okolností podle odstavce 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavuinspekce všechny podmínky cesty

příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. 9 odst. 5 a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

3. Oznámení podle odstavce 2 se provádí v souladu s přílohou 2 Pařížského memoranda.

Příslušný orgán členského státu, který obdrží toto oznámení, informuje oznamující orgán o přijatých opatřeních.

4. Členské státy přijmou opatření, aby lodím zmíněným v odstavci 1 pokračujícím v plavbě na moři,

- i) které nevyhoví podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoliv členského státu nebo
- ii) které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že se nedostaví do stanovené opravárenské loděnice,

byl odepřen přístup do každého přístavu Společenství, dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

5. Za okolností uvedených v odst. 4 bodě i) je příslušný orgán členského státu, kde byly zjištěny závady, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 bodě ii) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu může členský stát vyžádat poradu se správou vlajky dané lodi.

6. Bez ohledu na odstavce 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu v případě působení vyšší moci nebo překročení bezpečnostních opatření nebo v zájmu snížení nebezpečí znečišťování nebo v zájmu nápravy závad za předpokladu, že majitel, provozovatel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu lodi a tato opatření uspokojují příslušný orgán daného členského státu.

Článek 12

Odbornost inspektorů

1. Inspekce provádějí pouze inspektoři, kteří splňují kritéria kvalifikace předepsaná v příloze VII.

2. Nemá-li příslušný orgán státu přístavu požadovanou odbornou způsobilost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoli osoba disponující požadovanou odborností.

3. Inspektoři provádějící státní přístavní inspekci a osoby, které jsou jim nápomocny, nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v přístavu inspekce, ani na lodi podrobované inspekci, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která vydává zákonná a klasifikační osvědčení nebo která provádí šetření nezbytná pro vydání těchto osvědčení lodím, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.

4. Každý inspektor se prokazuje osobním dokladem ve formě průkazu vydaného příslušným orgánem v souladu s vnitrostátními právními předpisy, který uvádí, že je inspektorem oprávněným provádět inspekce.

Společný vzor pro tento průkaz bude stanoven postupem podle článku 19.

Článek 13

Zprávy lodivodů a přístavních orgánů

1. Lodivodi členských států, kteří doprovázejí loď do přístavu nebo z přístavu nebo kteří působí na lodích připlouvajících do přístavu v členském státě, neprodleně informují příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvědí o závadách, které mohou být na újmu bezpečné plavbě lodě nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány při výkonu svých běžných povinností dozvědí, že loď v jejich přístavu má závady, které mohou být na újmu bezpečnosti lodě nebo které představují nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán daného přístavního státu.

Článek 14

Spolupráce

1. Každý členský stát zajistí spolupráci mezi svým příslušným orgánem, svými přístavními orgány a ostatními orgány nebo obchodními organizacemi tak, aby jeho příslušný orgán mohl získat veškeré užitečné informace o lodích připlouvajících do jeho přístavů.

2. Členské státy přijmou opatření k výměně informací a ke spolupráci mezi jejich příslušným orgánem a příslušnými

orgány všech ostatních členských států a udržují provozní vazby zavedené mezi svým příslušným orgánem, Komisí a informačním systémem Sirenac E zřízeným v Saint-Malo ve Francii.

3. Informacemi podle odstavce 2 jsou informace, které jsou předepsány v příloze 4 Pařížského memoranda, a informace, které jsou požadovány podle článku 15 této směrnice.

Článek 15

Zveřejnění informací o zadržení

Každý příslušný orgán zveřejní nejméně jedenkrát za čtvrt roku informace o lodích zadržených za předchozí tříměsíční období a o lodích, které byly zadrženy více než jednou za uplynulých 24 měsíců. Zveřejněné informace obsahují:

- jméno lodi,
- jméno majitele nebo provozovatele lodi,
- číslo IMO (Mezinárodní námořní organizace),
- stát vlajky,
- případně klasifikační společnost a podle potřeby i ostatní osoby, které jménem státu vlajky vydaly dané lodi osvědčení v souladu s úmluvami,
- důvod zadržení,
- přístav a datum zadržení.

Článek 16

Náhrada nákladů

1. Pokud inspekce podle článků 6 a 7 potvrdí nebo objeví závady týkající se požadavků úmluvy a opodstatňující zadržení lodě, hradí všechny náklady běžného účetního období týkající se inspekce majitel lodě nebo provozovatel nebo jeho zástupce ve státu přístavu.

2. Všechny náklady související s inspekcemi provedenými příslušnými orgány členského státu podle čl. 11 odst. 4 hradí majitel nebo provozovatel lodě.

3. Zadržení nesmí být zrušeno, dokud nebyla provedena úplná platba nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka náhrady nákladů.

Článek 17

Údaje k dohledu nad prováděním

1. Členské státy poskytnou Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda tyto údaje:

- počet inspektorů pracujících v jejich zastoupení ve státní přístavní inspekci státu přístavu v souladu s touto směrnicí. Pokud státní přístavní inspekce představuje pouze část činnosti inspektorů, musí být pro orgány celkový údaj přepočten na počet inspektorů pracujících na plný pracovní úvazek,
- počet jednotlivých lodí vstupujících do jejich přístavů v reprezentativním kalendářním roce za předchozí pětileté období.

2. Údaje uvedené v odstavci 1 budou předány do tří měsíců následujících po vstupu této směrnice v platnost a poté každé tři kalendářní roky vždy do 1. října.

Článek 18

Regulativní výbor

Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 12 směrnice 93/75/EHS v souladu s postupem stanoveným v uvedeném článku.

Článek 19

Postup při provádění změn

Tato směrnice může být změněna postupem podle článku 18 s cílem:

- a) upravit povinnosti členských států týkající se inspekce a zveřejňování, které jsou uvedeny v článku 5 (kromě čísla „25 %“ uvedeného v odstavci 1 zmíněného článku) a v článcích 6, 7 a 15, na základě zkušeností získaných při provádění této směrnice a s ohledem na vývoj Pařížského memoranda;
- b) upravit přílohy za účelem jejich přizpůsobení změnám v úmluvách, protokolech, předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních organizací a v Pařížském memorandu, které vstoupily v platnost.

Článek 20

Provádění

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. června 1996. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 21

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 22

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Lucemburku dne 19. června 1995.

*Za Radu
předseda
B. PONS*

PŘÍLOHA I

LODĚ URČENÉ K PŘEDNOSTNÍ INSPEKCI

(podle čl. 5 odst. 2) (*)

1. Lodě vplouvající do přístavu členského státu poprvé nebo po nepřítomnosti 12 měsíců a více. Při uplatňování těchto kritérií přihlížejí členské státy rovněž k inspekcím, které byly provedeny členy Pařížského memoranda. Chybějí-li vhodné údaje pro tento účel, spoléhají se členské státy na dostupné údaje systému Sirenac E a provádějí inspekci pouze těch lodí, které nejsou registrovány v databázi Sirenac E od jejího zřízení dne 1. ledna 1993.
2. Lodě plující pod vlajkou státu, které jsou uvedené ve tříleté tabulce nadprůměrných počtů zadržení a zpoždění zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda.
3. Lodě, kterým bylo povoleno opustit přístav členského státu za podmínky odstranění závad v určené lhůtě, po uplynutí této lhůty.
4. Lodě, o nichž lodivodi nebo přístavní orgány ohlásí, že mají závady, které mohou být na újmu bezpečné plavbě (v souladu se směrnicí Rady 93/75/EHS ze dne 13. září 1993 a článkem 13 této směrnice).
5. Lodě, jejichž povinná osvědčení o konstrukci lodě a jejím zařízení vydaná v souladu s úmluvami a osvědčení o klasifikaci byla vydána subjektem neuznaným za podmínek směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994 ⁽¹⁾, kterou se stanoví o společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy.
6. Lodě, které nesplnily povinnosti stanovené směrnicí Rady 93/75/EHS.
7. Lodě patřící do kategorie, pro kterou platí rozhodnutí o rozšířené inspekci (v souladu s článkem 7 této směrnice).
8. Lodě, kterým byla v průběhu předchozích šesti měsíců z bezpečnostních důvodů pozastavena jejich klasifikace.

(*) Pořadí kritérií není směrodatné z hlediska jejich důležitosti.

(¹) Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20.

PŘÍLOHA II

SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKUMENTŮ

(podle čl. 6 odst. 1)

1. Mezinárodní výměrný list (1969).
 2. — Bezpečnostní osvědčení osobní lodě,
 - Osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním radiotelegrafickém vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním radiotelefonním vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o udělení výjimky,
 - Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě.
 3. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů;
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů.
 4. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií;
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií.
 5. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty.
 6. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek.
 7. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966);
 - Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky.
 8. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I a II.
 9. Kniha záznamů o nákladu.
 10. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou;
 - Osvědčení způsobilosti.
 11. Lékařská osvědčení (viz Úmluvu Mezinárodní organizace práce č. 73 o lékařských vyšetřeních námořníků).
 12. Informace o stabilitě.
 13. Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaného v souladu s mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění [rezoluce Mezinárodní námořní organizace A.741 (18)].
 14. Osvědčení o síle lodního trupu a o strojním zařízení vydaná příslušnou klasifikační společností (vyžadováno pouze, je-li loď klasifikována klasifikační společností).
-

PŘÍLOHA III

PŘÍKLADY „ZŘEJMÝCH DŮVODŮ“ PRO PODROBNOU INSPEKCI

(podle čl. 6 odst. 3)

1. Loď stanovené v příloze I, s výjimkou bodu 1.
2. Zpráva nebo oznámení podané jiným členským státem.
3. Zpráva nebo stížnost podaná velitelem loď, členem posádky nebo kteroukoliv jinou osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu loď, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou. Totožnost osoby podávající zprávu nebo stížnost nesmí být veliteli loď nebo majiteli dané lodi prozrazena.
4. Loď byla na cestě do přístavu účastníkem srážky.
5. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.
6. Loď byla obviněna z porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo kapalin.
7. Během zkoumání osvědčení a ostatní dokumentace (viz čl. 6 odst. 1 písm. a) a odst. 2) byly objeveny nepřesnosti.
8. Vyskytly se známky, že členové posádky nejsou schopni splnit požadavky článku 8 směrnice 94/58/ES ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků ⁽¹⁾.
9. Vyskytly se známky, že náklad a další provoz nejsou bezpečné nebo nejsou v souladu s hlavními směry IMO, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních nádrží je nad předepsanou maximální úroveň.
10. Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o kontrole vypouštění ropy a o kontrolních systémech za poslední cestu se zátěží.
11. Chybí aktualizovaný poplachový rozpis nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění loď.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 28.

PŘÍLOHA IV

POSTUPY PŘI KONTROLE LODÍ

(podle čl. 6 odst. 4)

1. Postupy při kontrole lodí [rezoluce IMO A.466 (XII)] v platném znění.
 2. Zásady bezpečného obsazení lodě posádkou [rezoluce IMO A.481 (XII)] a těchto příloh: dokument o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou (příloha 1) a hlavní směry pro uplatňování zásad bezpečného obsazení lodě posádkou (příloha 2).
 3. Postupy při kontrole lodí a vyloďení podle přílohy I k úmluvě MARPOL 73/78 [rezoluce IMO A.542 (13)].
 4. Postupy při kontrole lodí a vyloďení podle přílohy II k úmluvě MARPOL 73/78 [rezoluce MEPC 26 (23) IMO].
 5. Postupy při kontrole provozních požadavků týkajících se bezpečnosti lodí a zabránění znečišťování [rezoluce IMO A.742 (18)].
 6. Ustanovení Mezinárodního předpisu o námořní přepravě nebezpečných věcí.
 7. Publikace Mezinárodní organizace práce (MOP): „Inspekce pracovních podmínek na lodi: pokyny pro postupy“.
 8. Příloha I Pařížského memoranda, směrnice pro inspektory.
-

PŘÍLOHA V

A. KATEGORIE LODÍ PODLÉHAJÍCÍCH ROZŠÍŘENÉ INSPEKCI

(podle čl. 7 odst. 1)

1. Ropné tankery nejméně pět do dne vyřazení z činnosti v souladu s úmluvou MARPOL 73/78, přílohou I, pravidlem 13G, tj.:
 - ropný tanker o celkové nosnosti nejméně 20 000 tun nebo plavidlo pro přepravu zboží o celkové hmotnosti nejméně 30 000 tun, který nevyhovuje požadavkům na nové ropné tankery podle definice v pravidle 1(26) přílohy I k úmluvě MARPOL 73/78, podléhá rozšířené inspekci 20 let po dni dodání, jak uvedeno v dodatku, formuláři B k osvědčení IOPP, nebo 25 let po tomto dni, pokud lodní křídlové nádrže nebo dvojpodlažní prostory nepoužívané pro přepravu ropy vyhovují požadavkům pravidla 13G(4) uvedené přílohy, nebyla-li loď rekonstruována tak, aby vyhověla pravidlu 13F stejné přílohy,
 - ropný tanker, jak je uvedeno výše, který vyhovuje požadavkům na nový tanker podle definice v pravidle 1(26) přílohy I k MARPOL 73/78, podléhá rozšířené inspekci 25 let po dni dodání, jak uvedeno v příloze, formuláři B k osvědčení IOPP, pokud vyhovuje pravidlu 13F uvedené přílohy nebo byl rekonstruován tak, aby vyhověl pravidlu 13F stejné přílohy.
2. Lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě.
3. Osobní lodě.
4. Tankery na plyn a chemikálie, které jsou starší než deset let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě.

B. NEPOVINNÉ ZÁSADY PRO ROZŠÍŘENOU INSPEKCI URČITÝCH KATEGORIÍ LODÍ

(podle čl. 7 odst. 2)

Následující položky lze považovat za část rozšířené inspekce. Inspektoři si musí být vědomi, že mohou ohrozit bezpečný výkon určitých činností na lodi, například činností souvisejících s nákladem, jestliže je požadováno, aby během těchto činností byly prováděny zkoušky přímo na ně působící.

1. LODĚ OBECNĚ (kategorie v oddílu A)
 - vypínání a zapínání nouzového generátoru,
 - inspekce nouzového osvětlení,
 - činnost nouzových požárních čerpadel s dvěma požárními hadicemi připojenými na hlavní požární vedení,
 - činnost podpalubních čerpadel,
 - uzavírání vodotěsných dveří,
 - spuštění jednoho pobřežního záchranného člunu na vodu,
 - zkouška nouzového dálkové zastavení například pro kotle, ventilátory a palivová čerpadla,
 - zkouška řídicího zařízení včetně pomocného řídicího zařízení,
 - inspekce nouzového zdroje energie pro rádiové zařízení,
 - inspekce a ve vhodné míře přezkoušení oddělování úseku strojovny.
2. ROPNÉ TANKERY

Kromě položek uvedených v bodě 1 mohou být považovány za součást rozšířené inspekce ropných tankerů také tyto položky:

 - pevné palubní pěnové systémy,

- všeobecná protipožární zařízení,
- inspekce protipožárních sprch ve strojovně, čerpací místnosti a ubytovacích prostorách,
- kontrola tlaku inertních plynů a obsahu kyslíku v nich,
- kontrola souboru havarijní protokol [viz rezoluce IMO A.744 (18)] pro zjištění možných podezřelých oblastí vyžadujících inspekci.

3. LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ VOLNĚ LOŽENÝ NÁKLAD

Kromě položek uvedených v bodě 1 mohou být považovány za součást rozšířené inspekce lodí přepravujících volně ložený náklad také tyto položky:

- možná koroze strojního zařízení na palubě,
- možná deformace nebo koroze krytů průvlaků,
- možné praskliny nebo místní koroze příčných přepážek,
- přístup k lodnímu prostoru s nákladem,
- kontrola souboru havarijní protokol [viz IMO rezoluci A.744 (18)] pro zjištění možných podezřelých oblastí vyžadujících inspekci.

4. TANKERY NA PLYN A CHEMIKÁLIE

Kromě položek uvedených v bodě 1 mohou být považovány za součást rozšířené inspekce tankerů na plyn a chemikálie také tyto položky:

- kontrolní a bezpečnostní zařízení týkající se teploty, tlaku a úbytku obsahu nákladních nádrží,
- zařízení na analyzování kyslíku a měřiče výbušnosti včetně jejich kalibrace. Dostupnost chemické detekční techniky (měchy) s příslušným počtem vhodných plynových detekčních trubiček pro specifický přepravovaný náklad,
- zařízení pro únik z kabin poskytující vhodnou ochranu dýchání a zraku pro každou osobu na palubě (pokud je požadováno, případně podle výrobků uvedených v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo hromadnou přepravu zkapalněných plynů),
- kontrola, zda jsou přepravované výrobky uvedeny v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo v osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů, podle toho, co je vhodné,
- pevná protipožární palubní zařízení, ať již pěnová nebo suchá chemická nebo jiná požadovaná pro přepravovaný výrobek.

5. OSOBNÍ LODĚ

Kromě položek uvedených v bodě 1 mohou být za součást rozšířené inspekce osobních lodí považovány tyto položky:

- zkouška systému zjišťování požáru a poplachového systému,
- zkouška řádného uzavírání protipožárních dveří,
- zkouška systému místního rozhlasu,
- protipožární výcvik, kdy musí být přinejmenším demonstrována výstroj hasičů a kdy se účastní část posádky,
- prokázání, že klíčoví členové posádky jsou seznámeni s rozvrhem kontroly škod.

Pokud je to vhodné, může se souhlasem velitele nebo provozovatele lodě inspekce pokračovat, zatímco loď pluje z přístavu členského státu nebo do tohoto přístavu. Inspektoři nesmí překážet lodnímu provozu, ani nesmí vyvolávat situace, kdy by podle úsudku velitele lodě mohla být ohrožena bezpečnost cestujících, posádky a lodí.

PŘÍLOHA VI

KRITÉRIA PRO ZADRŽENÍ LODI

(podle čl. 9 odst. 3)

Úvod

Pro určení, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané lodě, použije inspektor kritéria uvedená níže v oddílech 1 a 2.

Oddíl 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené lodě (viz čl. 9 odst. 3).

1. Hlavní kritéria

Při uplatňování svého odborného úsudku, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

Časový rozvrh:

Lodě nezpůsobilé pokračovat v plavbě po moři musí být zadrženy po první inspekci bez ohledu na to, jak dlouho zůstane loď v přístavu.

Kritérium:

Loď je zadržena, jestliže jsou závady závažné do té míry, aby inspektor považoval za vhodné vrátit se a přesvědčit se, zda závady byly odstraněny před odplutím lodě.

To, že inspektor pociťuje potřebu vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Jde jen o to, že orgán si musí tím či oním způsobem ověřit, a to přednostně další návštěvou, že závady byly před odjezdem lodě odstraněny.

2. Použitelnost hlavních kritérií

Při rozhodování, zda závady zjištěné na lodi jsou závažné natolik, aby opravňovaly k zadržení lodě, posoudí inspektor, zda:

1. loď má odpovídající a platnou dokumentaci;
2. loď má posádku požadovanou v dokladu o minimálním bezpečném obsazení posádkou.

Během inspekce inspektor navíc zhodnotí, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;
4. bezpečně zacházet s nákladem, přepravovat, kontrolovat a upravovat jej;
5. bezpečně obsluhovat strojovnu;
6. udržovat patřičný chod a řízení lodě;
7. účinně bojovat proti požáru v kterékoliv části lodě, bude-li to zapotřebí;
8. urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu;
9. zabránit znečištění životního prostředí;
10. udržovat dostatečnou stabilitu;
11. udržovat neporušení vodotěsnosti;
12. navazovat spojení v nesházích;
13. zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi.

Je-li odpověď na kteroukoli z uvedených položek záporná při uvážení všech zjištěných nedostatků, musí být vážně zváženo zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. Pro potřebu inspektora při využívání těchto řídicích zásad následuje seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, považovaných za závažné do té míry, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam se nepovažuje za vyčerpávající.

3.1 Obecně

Chybějící platná osvědčení požadovaná odpovídajícími právními akty. Nicméně lodi plující pod vlajkou států, které nejsou smluvními stranami úmluv (příslušných právních aktů) nebo neuplatňují jiné odpovídající právní akty, nejsou oprávněné mít osvědčení stanovená úmluvami nebo jinými příslušnými právními akty. Proto nepřítomnost požadovaných osvědčení sama o sobě nezakládá důvod k zadržení těchto lodí. Při uplatňování klauzule „žádné příznivější zacházení“ je však před odplutím lodě požadován podstatná shoda s požadavky.

3.2. Oblasti podle úmluvy SOLAS (odkazy jsou uváděny v závorkách)

1. Porucha řádné činnosti pohonu lodě a ostatního hlavního strojního zařízení, stejně jako elektrických zařízení.
2. Nedostatečná čistota strojovny, nadměrné množství směsi mazadel a vody v podpalubích, izolace trubek včetně výfukového potrubí ve strojovně je znečištěna mazadly, nesprávná činnost a uspořádání podpalubních čerpadel.
3. Porucha řádné činnosti nouzového generátoru, osvětlení, baterií a spínačů.
4. Porucha řádné činnosti hlavního a pomocného řídicího zařízení lodě.
5. Nepřítomnost, nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení stavu osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení.
6. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení systému zjišťování požáru, požárních hlásičů, protipožárního vybavení, pevných zařízení k likvidaci požárů, ventilačních proudů, požárních sprch, rychle se uzavírajících zařízení do té míry, že nemohou vyhovovat určenému použití.
7. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo porucha řádné činnosti protipožární ochrany nákladní paluby na tankerech.
8. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení světel, sestav pro signalizaci a zvukových signálů.
9. Nepřítomnost, porucha řádné činnosti rádiového zařízení pro spojení v případě nesnázi a ohrožení bezpečnosti.
10. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti navigačního zařízení s ohledem na pravidlo SOLAS V/12 písm. o).
11. Nepřítomnost opravených navigačních map a všech ostatních příslušných plavebních publikací nezbytných pro plánovanou plavbu s ohledem na to, že jako náhražka map mohou být použity elektronické mapy.
12. Nepřítomnost nejkřídící výfukové ventilace čerpadel v nákladních prostorech (pravidlo SOLAS II-2/59.3.1).

3.3 Oblasti podle předpisu IBC (odkazy jsou uváděny v závorkách)

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu (16.2).
2. Chybějící nebo poškozená bezpečnostní vysokotlaká zařízení (8.2.3).
3. Elektrická zařízení nejsou vnitřně bezpečná nebo neodpovídají požadavkům předpisu (10.2.3).
4. Zdroje vznícení na ohrožených místech uvedených v 10.2 (11.3.15).

5. Porušení zvláštních požadavků (15).
 6. Překročení nejvýše povolené kvality nákladu na jednu nádrž (16.1).
 7. Nedostatečná tepelná ochrana citlivých výrobků (16.6).
- 3.4 *Oblasti podle předpisu IGC (odkazy jsou uváděny v závorkách)*
1. Doprava látek neuvedených v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu (18.1).
 2. Chybějící uzavírací zařízení v prostorech ubytovacích a obslužných (3.2.6).
 3. Přepážky nejsou plynotěsné (3.3.2).
 4. Vadné vzduchové uzávěry (3.6).
 5. Chybějící nebo vadné rychle se uzavírající ventily (5.6).
 6. Chybějící nebo vadné bezpečnostní ventily (8.2).
 7. Elektrické instalace nejsou vnitřně bezpečné nebo neodpovídají požadavkům předpisu (10.2.4).
 8. Ventilátory v nákladním prostoru nejsou schopné provozu (12.1).
 9. Tlaková poplašná zařízení pro nákladní nádrže nejsou schopná provozu (13.4.1).
 10. Zařízení na zjišťování plynů a toxických plynů jsou vadná (13.6).
 11. Pro dopravu látek, které mají být utlumovány, chybí platné osvědčení o inhibitech (17/19).
- 3.5 *Oblasti podle úmluvy o nákladové značce*
1. Značné plochy poškození nebo koroze nebo důlkové koroze lodní obšívky a s tím související výztuže palub a trupu, což působí na schopnost plavby po moři nebo možnost přibírat místní náklad, pokud nejsou provedeny řádné dočasné opravy pro cestu do přístavu s možností trvalých oprav.
 2. Rozpoznaný případ nedostatečné stability.
 3. Nepřítomnost nebo nedostatečné a nespolehlivé informace ve schválené formě, které rychle a jednoduše umožňují veliteli lodě zajistit nakládání a zátěž lodě tak, aby byla udržena bezpečnostní mez stability ve všech etapách a při měnících se podmínkách cesty a aby se zabránilo nepříjemnému namáhání struktury lodě.
 4. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo závada uzavíracího zařízení, systému uzavírání lodních poklopů a vodotěsných dveří.
 5. Přetížení.
 6. Absence značky ponoru nebo nečitelnost značky ponoru.
- 3.6 *Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy I (odkazy jsou v závorkách)*
1. Nepřítomnost, vážné narušení nebo porucha řádné činnosti zařízení čištění ropou znečištěné vody, systému zaznamenávajícího a kontrolujícího vypouštění ropy nebo uspořádání poplachového systému 15 ppm.
 2. Zbývající kapacita nádrže na odpadový a znečištěný olej nedostačuje pro určenou cestu.
 3. Není k dispozici kniha záznamů o ropě [20 (5)].
 4. Je připevněno neschválené vedení výpusti.
- 3.7 *Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy II (odkazy jsou uvedeny v závorkách)*
1. Nepřítomnost příručky P&A.
 2. Náklad není rozdělen podle kategorií [3 (4)].

3. Není k dispozici kniha o nákladu [9 (6)].
4. Jsou dopravovány olejovité látky, aniž by byly splněny příslušné požadavky nebo bylo příslušně pozměněno osvědčení (14).
5. Je připevněno neschválené vedení výpusti.

3.8 *Oblasti podle úmluvy STCW*

Počet, složení nebo osvědčení posádky neodpovídá dokumentu o minimálním bezpečném obsazení posádkou.

3.9 *Oblasti podle úmluvy MOP*

1. Nedostatek potravin na cestu do příštího přístavu.
2. Nedostatek pitné vody na cestu do příštího přístavu.
3. Nepřiměřeně nehygienické podmínky na lodi.
4. Na lodi plující v oblastech, kde mohou být teploty extrémně nízké, není vytápění v nástavbě.
5. Nadměrné množství odpadků, překážející zařízení nebo náklad nebo jiné okolnosti jsou příčinou nebezpečného stavu v průchodech a ubytovacích prostorech.

3.10 *Oblasti, které nemusí znamenat zdržení, ale kde například musí být dočasně pozastavena manipulace s nákladem*

Porucha řádné činnosti nebo údržby systému inertních plynů, řízení týkajícího se nákladu nebo strojního zařízení jsou považovány za dostatečné důvody k zastavení manipulace s nákladem.

PŘÍLOHA VII

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO INSPEKTORY

(podle čl. 12 odst. 1)

1. Inspektor musí být k provádění státní přístavní inspekce pověřen příslušným orgánem členského státu.
2. Inspektor musí buď:
 - ukončit minimálně jeden rok služby jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami,
 - a musí mít
 - a) osvědčení o způsobilosti jako velitel lodě, které umožňuje, aby převzal úkol velení lodě o hrubé prostornosti 1600nebo více (viz úmluvu STCW, pravidlo II/2), nebo
 - b) osvědčení o způsobilosti jako hlavní strojní důstojník, které umožňuje, aby převzal tento úkol na lodi, jejíž hlavní energetické zařízení má výkon nejméně 3000kW (viz úmluvu STCW, pravidlo III/2), nebo
 - c) vykonanou zkoušku jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let, přičemž
 - inspektoři uvedení v písmenech a) a b) musí sloužit nejméně pět let na moři jako palubní nebo strojní důstojníci;nebo
inspektor musí
 - mít odpovídající univerzitní diplom nebo rovnocenné školení a
 - být vyškolen a kvalifikován ve škole pro inspektory lodní bezpečnosti a
 - sloužit nejméně dva roky jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami.
3. Schopnost komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyce nejobvykleji používaném na moři.
4. Přiměřené znalosti ustanovení mezinárodních úmluv a ostatních příslušných postupů týkajících se státní přístavní inspekce.
5. Inspektoři nesplňující výše uvedená kritéria jsou rovněž přijímáni, pokud jsou zaměstnáni orgánem členského státu příslušným pro státní přístavní inspekci ke dni přijetí této směrnice.