

31995L0021

7.7.1995

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 157/1

DIREKTIVA SVETA 95/21/ES**z dne 19. junija 1995****o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plujejo v vodah v pristojnosti držav članic (pomorska inšpekcija)**

SVET EVROPSKE UNIJE JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 84(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 189c Pogodbe ⁽³⁾,

ker je Skupnost resno zaskrbljena zaradi nesreč v pomorskem prometu ter onesnaževanja morja in obal držav članic;

ker je Skupnost prav tako zaskrbljena zaradi življenjskih razmer in delovnih pogojev na ladjah;

ker je Svet na svoji seji dne 25. januarja 1993 sprejel sklepe, ki zahtevajo od Skupnosti in držav članic, da zagotovijo učinkovitejšo uporabo in izvrševanje ustreznih mednarodnih standardov za varnost na morju in zaščito okolja ter izvajanje novih predpisov, potem ko so sprejeti;

ker je Svet v svoji resoluciji dne 8. junija 1993 o skupni politiki glede varnosti v pomorskem prometu ⁽⁴⁾ zahteval od Komisije, da čim prej predloži Svetu predloge za posebne ukrepe in uradne predloge glede meril za inšpekcijski pregled ladij, vključno z uskladitvijo predpisov o zadržanju ter vključno z možnostjo objave rezultatov inšpekcijskih pregledov in zavrnitve dostopa v pristanišča Skupnosti;

ker je varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne pogoje na ladjah mogoče učinkovito okrepiti z občut-

nim zmanjšanjem števila podstandardnih ladij v vodah Skupnosti z dosledno uporabo mednarodnih konvencij, kodeksov in resolucij;

ker bi skladnost ladij z mednarodnimi standardi za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter življenjske razmere in delovne pogoje na ladjah morale spremljati predvsem države zastave; ker pa čedalje večje število držav zastave ne izvaja in ne uporablja mednarodnih standardov; ker mora odslej država pristanišča prav tako zagotavljati nadzor nad izpolnjevanjem mednarodnih standardov za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter življenjske razmere in delovne pogoje na ladjah;

ker bo usklajen pristop držav članic k učinkovitemu izvrševanju teh mednarodnih standardov za ladje, ki plujejo v teritorialnih vodah držav članic in uporabljajo njihova pristanišča, onemogočil izkrivljanje konkurence;

ker je pravni okvir Skupnosti, katerega namen je uskladiti inšpekcijske postopke, temelj za zagotavljanje enotne uporabe načel varnosti v pomorskem prometu in preprečevanja onesnaževanja, ki sta v središču prometne in okoljske politike Skupnosti;

ker je onesnaževanje morja po naravi čezmejen pojav; ker je v skladu z načeli subsidiarnosti najbolje razvijati preventivno ukrepanje na ravni Skupnosti na tem področju kar zadeva morja, ki mejijo na države članice; ker države članice ne morejo same ustrezno in učinkovito ukrepati;

ker je sprejetje direktive Sveta primeren postopek za oblikovanje pravnega okvira in usklajenih pravil ter meril za pomorsko inšpekcijo;

ker je treba izkoristiti izkušnje, pridobljene med izvajanjem Pariškega memoranduma (MOU) o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (pomorska inšpekcija), podpisanega v Parizu dne 26. januarja 1982;

ker inšpekcijski pregled, ki ga vsaka država članica opravi na najmanj 25 % števila posameznih tujih ladij, ki v določenem

⁽¹⁾ UL C 107, 15.4.1994, str. 14, in UL C 347, 8.12.1944, str. 15.

⁽²⁾ UL C 393, 31.12.1994, str. 50.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 27. oktobra 1994 (UL C 347, 8.12.1944, str. 15), skupno stališče Sveta z dne 14. marca 1995 (UL C 93, 13.4.1995, str. 25) in odločba Evropskega parlamenta z dne 18. maja 1995 (še ni objavljena v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL C 271, 7.10.1993, str. 1.

letu vplujejo v njena pristanišča, dejansko pomeni, da je bil inšpekcijski pregled opravljen na velikem številu ladij, ki v nekem času opravljajo prevoz v območju Skupnosti;

ker si je treba dodatno prizadevati za razvoj boljšega sistema ciljnega izbora;

ker morajo biti pravila in postopki za inšpekcijske preglede države pristanišča, vključno z merili za zadržanje ladij, usklajeni z namenom zagotoviti trajno učinkovitost v vseh pristaniščih, kar bo prav tako občutno zmanjšalo selektivno uporabo nekaterih namembnih pristanišč pri izogibanju mreži ustreznega nadzora;

ker podatki o nesrečah, zadržanjih in pomanjkljivostih, objavljeni v sporočilu Komisije, naslovljenem „Skupna politika o varnosti v pomorskem prometu“, in v letnem poročilu MOU, kažejo, da je treba na nekaterih kategorijah ladij opraviti razširjeni inšpekcijski pregled;

ker je treba odpraviti neskladnost z določbami ustreznih konvencij; ker je treba ladje, od katerih se zahteva ukrep za izboljšanje, kadar so pomanjkljivosti, ki očitno ogrožajo varnost, zdravje ali okolje, zadržati, dokler se neskladnost ne odpravi;

ker je treba omogočiti pravico do pritožbe proti odločbam o zadržanju, ki jih sprejmejo pristojni organi, da bi preprečili neutemeljene odločbe, ki lahko povzročijo neupravičeno zadržanje in zamudo;

ker so naprave v pristanišču inšpekcijskega pregleda lahko take, da bo pristojni organ prisiljen odobriti ladji nadaljevanje v primerno remontno ladjedelnico pod pogojem, da so za premestitev izpolnjeni pogoji; ker bi ladje, ki ne ustrezajo predpisom, lahko še naprej ogrozile varnost, zdravje ali okolje in uživale poslovne ugodnosti, ker niso bile posodobljene v skladu z navedenimi predpisi konvencij, ter bi jim moral biti zato zavrnjen dostop do vseh pristanišč Skupnosti;

ker se dogaja, da mora biti ladji, kateri je bil zavrnjen dostop do pristanišč znotraj Skupnosti, izdano dovoljenje za vstop; ker je v takih razmerah ladji mogoče dovoliti dostop do nekega pristanišča šele takrat, ko so sprejeti vsi varnostni ukrepi za zagotovitev njenega varnega vstopa;

ker, upoštevajoč raznovrstnost zahtev konvencij glede ladijske konstrukcije, opreme in članov ladijske posadke, resnih posledic sprejetih odločb inšpektorjev in potrebe, da inšpektorji sprejemajo povsem nepristranske odločbe, smejo inšpekcijske preglede izvajati samo inšpektorji, ki so pravilno pooblašeni

javni uslužbenci ali druge take osebe z odličnim znanjem in veliko izkušnjami;

ker piloti in pristaniške oblasti lahko zagotovijo koristne podatke o pomanjkljivostih takih ladij in posadk;

ker je sodelovanje med pristojnimi organi držav članic in drugimi organi ali organizacijami nujno zaradi zagotavljanja učinkovitega spremljanja ladij s pomanjkljivostmi, ki jim je bilo dovoljeno nadaljevati plovbo, in za izmenjavo podatkov o ladjah v pristanišču;

ker informacijski sistem Sirenac E, ki je vzpostavljen na podlagi MOU, omogoča pridobiti veliko dodatnih podatkov, potrebnih za uporabo te direktive;

ker je lahko objava podatkov o ladjah, ki niso v skladu z mednarodnimi standardi varnosti, zdravja in zaščite morskega okolja, učinkovito sredstvo odvratanja vkrcevalcev od uporabe takih ladij in spodbuda njihovim lastnikom, da ukrepajo za izboljšanje, ne da bi bili v to prisiljeni;

ker bi vse stroške za inšpekcijske preglede ladij, ki upravičujejo zadržanje, moral nositi lastnik ali upravljavec ladje;

ker bi bilo treba za namene izvajanja te direktive uporabiti Odbor, ustanovljen na podlagi člena 12 Direktive Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 o minimalnih zahtevah za plovila, ki so namenjena v pristanišča Skupnosti ali jih zapuščajo in prevažajo nevarno ali okolju škodljivo blago ⁽¹⁾, da bi Komisiji pomagal pri spreminjanju obveznosti inšpekcije držav članic na podlagi pridobljenih izkušenj, ob upoštevanju sprememb v okviru MOU, in s sprejetjem potrebnih prilog glede na spremembe konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij pomembnih mednarodnih teles in MOU,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Namen

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

— s povečevanjem upoštevanja mednarodnih in ustreznih predpisov Skupnosti o pomorski varnosti, zaščiti morskega

⁽¹⁾ UL L 247, 5.10.1993, str. 19.

okolja ter življenjskih razmer in delovnih pogojev na ladjah vseh zastav,

- z vzpostavitvijo skupnih meril za nadzor ladij države pristanišča in usklajevalnih postopkov za inšpekcijski pregled in zadržanje, ob primernem upoštevanju obveznosti, ki so jih pomorske oblasti držav članic prevzele s Pariškim memorandumom o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (MOU).

Člen 2

Opredelitve

Za potrebe te direktive, vključno z njenimi prilogami:

(1) „Konvencije“ pomeni:

- Mednarodno konvencijo o tovornih črtah, 1966 (LL 66),
- Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (Solas 74),
- Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, in s tem v zvezi Protokol iz leta 1978 (Marpol 73/78),
- Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko straženje pomorščakov, 1978 (STCW 78),
- Konvencijo o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972 (Colreg 72),
- Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladij, 1969, in
- Konvencijo o minimalnih normativih v trgovski mornarici (minimalni standardi), 1976 (ILO št. 147),

skupaj s protokoli in spremembami teh konvencij ter povezanimi kodeksi obvezujočega statusa, ki veljajo na dan sprejetja te direktive.

- (2) „MOU“ pomeni Memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisan v Parizu 26. januarja 1982, kakršen je bil na dan sprejetja te direktive.
- (3) „Ladja“ pomeni katero koli morsko plovilo, za katerega velja ena ali več konvencij, ki pluje pod zastavo države, ki ni država pristanišča.
- (4) „Plavajoča naprava“ pomeni pritrjeno ali plavajočo ploščad, ki deluje na epikontinentalnem pasu države članice ali nad njim.

(5) „Inšpektor“ pomeni javnega uslužbenca ali drugo osebo, ki jo pristojni organ države članice ustrezno pooblasti za opravljanje inšpekcijskih pregledov in je odgovorna tistemu pristojnemu organu.

(6) „Inšpekcijski pregled“ pomeni obisk na ladji, da se preveri veljavnost spričeval in drugih dokumentov ter stanje ladje, njene opreme in posadke ter življenjskih razmer in delovnih pogojev posadke.

(7) „Podrobnejši inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, pri katerem je opravljen temeljit pregled ladje, njene opreme in posadke kot celote ali po potrebi delno v razmerah, naštetih v členu 6(3), ki zajema ladijsko konstrukcijo, opremo, število članov ladijske posadke, življenjske razmere in delovne pogoje ter skladnost z delovnimi postopki na ladji.

(8) „Razširjeni inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, kakor je opredeljen v členu 7.

(9) „Zadržanje“ pomeni uradno prepoved ladji izpluti zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti, ki, posamezno ali skupaj, povzročajo nesposobnost ladje za plovbo.

(10) „Prepoved plovbe ladji“ pomeni uradno prepoved nadaljevati plovbo ladji zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti, ki bi, posamično ali skupaj, predstavljale nevarnost za nadaljnjo plovbo.

Člen 3

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za vsako ladjo in njeno posadko, ki:

- pristaja v pristanišču države članice ali na plavajoči napravi, ali

- je zasidrana pred takim pristaniščem ali tako napravo.

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

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

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

4. Ribiška plovila, vojne ladje, plovni pripomočki, lesene ladje enostavne gradnje, vladne ladje, uporabljane za netrgovske namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo v pomorski trgovini, so izvzete iz področja uporabe te direktive.

Člen 4

Inšpekcijski organ

Države članice vzdržujejo ustrezne nacionalne pomorske uprave, v nadaljevanju „pristojni organi“, za inšpekcijski pregled ladij in s primernimi ukrepi zagotovijo, da njihovi pristojni organi opravljajo dolžnosti, kakor določa ta direktiva.

Člen 5

Obveznosti pri inšpekcijskem pregledu

1. Pristojni organ vsake države članice izvede skupno letno število inšpekcijskih pregledov, ki zajame vsaj 25 % od števila posameznih ladij, ki so vplule v njena pristanišča med vzorčnim koledarskim letom.

2. Pri izbiranju ladij za inšpekcijski pregled da pristojni organ prednost ladjam, navedenim v Prilogi I.

3. Države članice se vzdržijo pregledovanja ladij, ki jih je v prejšnjih šestih mesecih pregledala katera koli druga država članica, pod pogojem, da:

- ladja ni na seznamu v Prilogi I, in
 - se po predhodnem inšpekcijskem pregledu ni poročalo o nobeni pomanjkljivosti, in
 - ni očitnih razlogov za izvedbo inšpekcijskega pregleda.
4. Določbe odstavka 3 se ne uporabljajo za preglede delovanja, ki so posebno predvideni v konvencijah.

5. Države članice in Komisija sodelujejo v prizadevanjih za razvoj prednostnih nalog in načinov ravnanja, ki bodo omogočili učinkovitejšo izbiranje ladij, ki so verjetno pomanjkljive.

Kakršna koli nadaljnja sprememba tega člena, razen številke 25 % v odstavku 1, se opravi po določbah člena 19.

Člen 6

Postopek pri inšpekcijskem pregledu

1. Pristojni organ zagotovi, da inšpektor najmanj:
 - (a) v primernem obsegu preveri spričevala in dokumente, ki so navedeni v Prilogi II;
 - (b) se prepriča o splošnem stanju ladje, vključno s strojnico, nastanitvenimi prostori in higienskimi razmerami.
2. Inšpektor lahko pregleda vsa ustrezna spričevala in dokumente, poleg tistih, navedenih v Prilogi II, ki morajo biti v skladu s konvencijami na ladji.
3. Vedno, kadar po inšpekcijskem pregledu iz odstavkov 1 in 2 obstajajo očitni razlogi za domnevo, da stanje ladje bodisi njene opreme ali posadka ladje ne izpolnjujejo ustreznih zahtev konvencije, se izvede podrobnejši inšpekcijski pregled, vključno z nadaljnjim preverjanjem skladnosti ladje z zahtevami za obratovanje.

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

Primeri „očitnih razlogov“ so navedeni v Prilogi III.

4. Prav tako je treba upoštevati ustrezne postopke in navodila za nadzor ladij, navedene v Prilogi IV.

Člen 7

Razširjeni inšpekcijski pregled nekaterih ladij

1. Kjer obstajajo očitni razlogi za podrobnejši inšpekcijski pregled ladje, ki pripada kategorijam, navedenim v Prilogi V, zagotovijo države članice opravljanje razširjenega inšpekcijskega pregleda.
2. Priloga V, oddelek B, vsebuje neobvezna navodila za razširjeni inšpekcijski pregled.
3. Na ladjah, navedenih v odstavku 1, kateri koli pristojni organ držav članic opravi razširjeni inšpekcijski pregled samo enkrat v 12 mesecih. Vendar pa se te ladje lahko inšpekcijsko pregledajo po členu 6(1) in (2).
4. Na vseh potniških ladjah, ki plujejo na rednih linijskih plovbah v pristanišče države članice ali iz njega, razširjeni inšpekcijski pregled vsake ladje opravi pristojni organ te države

članice. Kadar potniška ladja pluje po takem voznem redu med dvema pristaniščema v državah članicah, opravi razširjeni inšpekcijski pregled ena od obeh držav, med katerima ladja opravlja tak prevoz.

Člen 8

Poročilo poveljniku o inšpekcijskem pregledu

1. Po zaključku inšpekcijskega pregleda, podrobnejšega ali razširjenega, dobi poveljnik ladje od inšpektorja dokument v obliki, določeni v Prilogi 3 k MOU, ki podaja rezultate inšpekcijskega pregleda in podrobnosti vseh odločb, ki jih je inšpektor sprejel, ter ukrepe za odpravo nepravilnosti, ki jih mora sprejeti poveljnik, lastnik ali upravljavec ladje.

2. V primeru pomanjkljivosti, ki upravičujejo zadržanje ladje, vsebuje dokument, izročen poveljniku v skladu z odstavkom 1, obvestilo o bodoči objavi zadržanja v skladu z določbami te direktive.

Člen 9

Odprava pomanjkljivosti in zadržanje

1. Pristojni organ se prepriča, da so ali bodo v skladu s konvencijami odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene ali odkrite z inšpekcijskim pregledom, navedenim v členih 6 in 7.

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

3. Pri strokovnem presojanju o tem, ali je potrebno ladjo zadržati ali ne, uporabi inšpektor merila, predvidena v Prilogi VI.

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

5. Če inšpekcijski pregledi, navedeni v členih 6 in 7, povzročijo zadržanje, pristojni organ takoj pisno obvesti upravo države, pod zastavo katere ladja lahko pluje (v nadaljevanju „uprava zastave“), ali konzula ali, v njegovi odsotnosti,

najbližjega diplomatskega predstavnika države o vseh okoliščinah, v katerih je bilo ocenjeno, da je poseg nujen. Poleg tega so, kadar je primerno, obveščeni tudi imenovani nadzorniki ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo ladijskih spričeval.

6. Določbe te direktive ne vplivajo na dodatne zahteve konvencij, ki se nanašajo na uradno obvestilo in postopke poročanja v zvezi s pregledi pomorske inšpekcije.

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

Člen 10

Pravica do pritožbe

1. Lastnik ali upravljavec ladje ali njegov zastopnik v državi članici ima pravico do pritožbe zoper odločbo o zadržanju, ki jo sprejme pristojni organ. Pritožba ne zadrži izvršbe odločbe.

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

3. Pristojni organ pravilno obvesti poveljnika ladje, navedenega v odstavku 1, o pravici do pritožbe.

Člen 11

Spremljanje po inšpekcijskih pregledih in zadržanju

1. Kadar pomanjkljivosti, navedenih v členu 9(2), ni mogoče odpraviti v pristanišču, kjer se opravlja inšpekcijski pregled, lahko pristojni organ te države članice dovoli ladji plovbo v najbližjo primerno razpoložljivo remontno ladjedelnico po izbiri poveljnika in zadevnih organov, pod pogoji, ki jih odredi pristojni organ države zastave in s katerimi soglašata zadevna država članica. Taki pogoji zagotavljajo, da ladja lahko nadaljuje plovbo, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov ali posadke ali druge ladje, ali če ni pretirane grožnje za onesnaženje morskega okolja.

2. V primerih, navedenih v odstavku 1, pristojni organ države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda obvesti pri-

stojni organ države, v kateri je remontna ladjedelnica, stranke, navedene v členu 9(5), in vse druge pristojne organe o vseh pogojih plovbe.

3. Obveščanje strank, navedenih v odstavku 2, se izvede v skladu s Prilogo 2 MOU.

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

4. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se ladjam, navedenim v odstavku 1, ki nadaljujejo plovbo:

(i) ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali

(ii) zavrnejo izpolnitev veljavnih zahtev konvencij, tako da ne odplujejo v določeno remontno ladjedelnico,

zavrne dostop do katerega koli pristanišča znotraj Skupnosti, dokler lastnik ali upravljavec ne priskrbi dokazov, ki prepričajo pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, da ta popolnoma izpolnjuje vse veljavne zahteve konvencij.

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

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

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

6. Ne glede na določbe odstavka 4 lahko ustrezní pristojni organ države pristanišča dovoli dostop do določenega pristanišča v primeru višje sile, prevladujočih varnostnih razlogov ali da zmanjša ali omili nevarnost onesnaženja ali da se odpravijo pomanjkljivosti, pod pogojem, da je lastnik, upravljavec ali poveljnik ladje izvedel ustrezne ukrepe za zagotovitev varnega vplutja, ki jih pristojni organ take države članice sprejme kot zadostne.

Člen 12

Strokovne zahteve za inšpektorje

1. Inšpekcijske preglede izvajajo le inšpektorji, ki izpolnjujejo merila o usposobljenosti, opredeljena v Prilogi VII.

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

3. Inšpektorji za varnost plovbe, ki izvajajo nadzor pomorske inšpekcije, in osebe, ki jim pomagajo, ne smejo imeti nobene poslovne interesa bodisi v pristanišču inšpekcijskega pregleda ali na ladjah v pregledu, prav tako inšpektorji ne smejo biti zaposleni ali opravljati dela v imenu nevladnih organizacij, ki izdajajo predpisana in klasifikacijska spričevala ali opravljajo preglede, potrebne za izdajo teh spričeval ladjam.

4. Vsak inšpektor nosi osebni dokument v obliki osebne izkaznice, ki ga je izdal njegov pristojni organ v skladu z nacionalno zakonodajo, z navedbo, da je inšpektor pooblaščen za opravljanje inšpekcijskih pregledov.

Skupni vzorec za tako osebno izkaznico se uvede v skladu s postopkom, določenim v členu 19.

Člen 13

Poročila pilotov in pristaniških oblasti

1. Piloti držav članic, ki se ukvarjajo z vplutjem ali izplutjem ladij ali so na ladjah, namenjenih v pristanišče znotraj države članice, morajo takoj ustrezno obvestiti pristojni organ države pristanišča ali obalne države, kadar koli med običajnimi dolžnostmi zvedo, da obstajajo pomanjkljivosti, ki lahko škodujejo varni plovbi ladje ali grozijo z onesnaženjem morskega okolja.

2. Če pristaniške oblasti, kadar opravljajo običajne dolžnosti, zvedo, da ima ladja v njihovem pristanišču pomanjkljivosti, ki lahko vplivajo na varnost ladje ali predstavljajo pretirano grožnjo za onesnaženje morskega okolja, tak organ takoj obvesti pristojni organ zadevne države pristanišča.

Člen 14

Sodelovanje

1. Vsaka država članica predvidi medsebojno sodelovanje svojih pristojnih organov, pristaniških oblasti ali drugih ustreznih organov ali poslovnih organizacij, da zagotovi lastnemu pristojnemu organu možnost pridobivanja vseh pomembnih podatkov o ladjah, ki se ustavljajo v njenih pristaniščih.

2. Države članice skrbijo za izmenjavo podatkov in sodelovanje med njihovim pristojnim organom in pristojnimi organi

vseh drugih držav članic in vzdržujejo vzpostavljeno delovno povezavo med svojim pristojnim organom, Komisijo in informacijskim sistemom Sirenac E, ustanovljenim v St. Maloju, Francija.

3. Podatki, navedeni v odstavku 2, so tisti, ki so opredeljeni v Prilogi 4 k MOU, in tisti, ki se zahtevajo v skladu s členom 15 te direktive.

Člen 15

Objava zadržanj

Vsak pristojni organ objavlja vsaj četrtletno podatke o ladjah, zadržanih v predhodnem trimesečnem obdobju, in tistih, ki so bile zadržane več kakor enkrat v zadnjih 24 mesecih. Objavljeni podatki vključujejo naslednje:

- ime ladje,
- ime lastnika ladje ali upravljavca ladje,
- IMO številko,
- državo zastave,
- klasifikacijski zavod, kjer je smiselno, in, če je primerno, vsako drugo stranko, ki je izdala spričevala taki ladji v skladu s konvencijami v imenu države zastave,
- razlog za zadržanje,
- pristanišče in datum zadržanja.

Člen 16

Povračilo stroškov

1. Če inšpekcijski pregledi, navedeni v členih 6 in 7, potrdijo ali odkrijejo pomanjkljivosti glede na zahteve konvencije, ki upravičujejo zadržanje ladje, vse stroške, ki se nanašajo na inšpekcijske preglede v nekem običajnem obračunskem obdobju, krije lastnik ladje ali upravljavec ali njegov zastopnik v državi pristanišča.

2. Vse stroške v zvezi z inšpekcijskimi pregledi, ki jih je izvedel pristojni organ države članice pod pogoji člena 11(4), krije lastnik ali upravljavec ladje.

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

Člen 17

Podatki za spremljanje izvajanja

1. Države članice priskrbijo Komisiji in Sekretariatu MOU naslednje podatke:

- število inšpektorjev, ki v njihovem imenu opravljajo pomorsko inšpekcijo v skladu s to direktivo. Za organe, v katerih inšpektorji opravljajo preglede pomorske inšpekcije samo na osnovi krajšega delovnega časa, mora biti njihovo skupno število spremenjeno v število inšpektorjev s polnim delovnim časom,
- število posameznih ladij, ki so vplule v njihova pristanišča v reprezentativnem koledarskem letu predhodnega petletnega obdobja.

2. Podatki, navedeni v odstavku 1, se pošiljajo v roku treh mesecev po začetku veljavnosti te direktive in nato do 1. oktobra enkrat na vsaka tri koledarska leta.

Člen 18

Regulativni odbor

Komisiji bo pomagal odbor, ustanovljen po členu 12 Direktive 93/75/EGS, v skladu s postopkom, predvidenim v tem členu.

Člen 19

Postopek za spremembo direktive

To direktivo je mogoče spremeniti v skladu s postopkom, predvidenim v členu 18, zaradi:

- (a) prilagajanja pregledov pomorske inšpekcije in obveznosti držav članic v zvezi z objavo, navedenih v členu 5 (razen navedene višine 25 % v odstavku 1) in členih 6, 7 in 15, na osnovi izkušenj, pridobljenih pri izvajanju te direktive, in upoštevajoč spremembe MOU;
- (b) prilagajanja prilog, da bi se upoštevale spremembe konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij ustreznih mednarodnih organizacij in MOU, ki so začele veljati.

Člen 20

Izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za izvajanje te direktive, najpozneje do 30. junija 1996. O tem takoj obvestijo Komisijo.

2. Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

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

Člen 21

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi.

Člen 22

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Luxembourggu, 19. junija 1995

Za Svet
Predsednik
B. PONS

PRILOGA I

LADJE, KI SE UPOŠTEVAJO ZA PREDNOSTNI INŠPEKCIJSKI PREGLED

(kakor je navedeno v členu 5(2)) (*)

1. Ladje, ki vplujejo v pristanišče države članice prvič ali ponovno po 12 mesecih ali več. Pri uporabi teh meril upoštevajo države članice prav tako tiste inšpekcijske preglede, ki so jih izvedle članice MOU. Kadar ni primernih podatkov za ta namen, države članice uporabijo razpoložljive podatke Sirenac E in pregledujejo ladje, ki niso bile vpisane v bazo podatkov Sirenac E po 1. januarju 1993, ko je začela veljati ta baza podatkov.
2. Ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki je v preglednici triletnega povprečja z nadpovprečnim številom zadržanj in zamud, objavljenih v letnem poročilu MOU.
3. Ladje, ki so dobile dovoljenje za izplutje iz pristanišča države članice po izteku obdobja pod pogojem, da so v tem obdobju ugotovljene pomanjkljivosti opravile.
4. Ladje, za katere so piloti ali pristaniške oblasti poročali, da imajo pomanjkljivosti, ki lahko ovirajo njihovo varno plovbo (po Direktivi Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 in členu 13 te direktive).
5. Ladje, katerih predpisana spričevala o konstrukciji in opremljenosti ladje, izdana v skladu s konvencijami, in klasifikacijska spričevala je izdala organizacija, ki ni priznana po pogojih Direktive Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 ⁽¹⁾ o splošnih predpisih in standardih za pregled in nadzor ladij in za s tem povezane naloge pomorskih uprav.
6. Ladje, ki ne izpolnjujejo obveznosti, določenih v Direktivi Sveta 93/75/EGS.
7. Ladje, ki so v skupini, za katero je bil določen razširjeni inšpekcijski pregled (po členu 7 te direktive).
8. Ladje, ki so bile v preteklih šestih mesecih začasno izključene iz svojega razreda zaradi varnostnih razlogov.

(*) Zaporedje meril ne pomeni stopnje njihove pomembnosti.

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20.

PRILOGA II

SEZNAM SPRIČEVAL IN DOKUMENTOV

(navedeni v členu 6(1))

1. Mednarodno izmeritveno spričevalo (1969).
 2. — Spričevalo o varnosti potniške ladje,
 - spričevalo o varnosti konstrukcije tovarne ladje,
 - spričevalo o varnostni opremi tovarne ladje,
 - spričevalo o zanesljivosti radiotelegrafske naprave tovarne ladje,
 - spričevalo o zanesljivosti radiotelefonske naprave tovarne ladje,
 - spričevalo o zanesljivosti radijske postaje na tovorni ladji,
 - spričevalo o oprostitvi,
 - spričevalo o varnosti tovarne ladje.
 3. Mednarodno spričevalo o sposobnosti za prevoz kapljivo tekočih plinov;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih utekočinjenih plinov.
 4. Mednarodno spričevalo o primernosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij v razsutem stanju.
 5. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaženja z oljem.
 6. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja pri prevozu nepakiranih škodljivih tekočih snovi.
 7. Mednarodno spričevalo o tovorni črti (1966);
 - mednarodno spričevalo o izvzetju tovornih črt.
 8. Knjiga o oljih, dela I in II.
 9. Knjiga o tovoru.
 10. Listina o minimalnem številu članov posadke, potrebnih za varno plovbo;
 - pooblastila o nazivih.
 11. Zdravniška spričevala (glej Konvencijo ILO, št. 73, o zdravniškem pregledu pomorščakov).
 12. Knjiga o stabilnosti.
 13. Kopija listine o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju, izdanega v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (Resolucija IMO A.741(18)).
 14. Spričevala o trdnosti ladje in strojnih naprav, ki jih izda klasifikacijski zavod (in ki se zahtevajo samo tedaj, ko ladja ohrani svoj razred v klasifikacijskem zavodu).
-

PRILOGA III

PRIMERI »OČITNIH RAZLOGOV« ZA PODROBNEJŠI INŠPEKCIJSKI PREGLED

(kakor je navedeno v členu 6(3))

1. Ladje, določene v Prilogi I, razen št. 1.
2. Poročilo ali prijava druge države članice.
3. Poročilo ali pritožba poveljnika, člana posadke ali katere koli osebe ali organizacije z upravičenim interesom za varno plovbo ladje, življenjske razmere in delovne pogoje na ladji ali preprečevanje onesnaževanja, razen če zadevna država članica meni, da sta poročilo ali pritožba očitno neutemeljena; identiteta osebe, ki je vložila poročilo ali pritožbo, se ne sme odkriti poveljniku ali lastniku zadevne ladje.
4. Ladja je bila vpletena v trčenje na plovbi v pristanišče.
5. Knjiga o oljih ni bila pravilno vodena.
6. Ladja je bila obtožena za domnevno kršitev predpisov o izpuščanju škodljivih snovi ali tekočega odpada.
7. Med pregledom spričeval ali druge dokumentacije (glej člen 6(1)(a) in (2)) so bile odkrite netočnosti.
8. Znaki, da člani posadke ne morejo izpolniti zahteve člena 8 Direktive 94/58/ES z dne 22. novembra 1994 o minimalni ravni usposabljanja pomorščakov ⁽¹⁾.
9. Dokazi, da ravnanje s tovorom in druga opravila niso bila varno vodena ali da je v skladu z navodili IMO na primer vsebina kisika v napajalni mreži inertnega plina cistern za tovor nad predpisano maksimalno ravniyo.
10. Poveljnik tankerja ne predloži poročila o izpustih, ki so bili ugotovljeni v okviru sistema za opazovanje in nadzor med zadnjo vožnjo balasta.
11. Odsotnost najnovejšega seznama razporeditve ob alarmu ali člani posadke ne poznajo svojih dolžnosti ob požaru ali ukazu o obvezni zapustitvi ladje.

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 28.

PRILOGA IV

POSTOPKI ZA NADZOR LADIJ

(kakor je navedeno v členu 6(4))

1. Postopki za nadzor ladij (IMO resolucija A.466(XII)), kakor so spremenjeni.
 2. Načela o številu članov ladijske posadke (IMO resolucija A.481(XII) in njene priloge): Listina o minimalnem številu članov ladijske posadke (Priloga 1) in Navodila o uporabi načel o številu članov ladijske posadke (Priloga 2).
 3. Postopki za nadzor ladij in izpustov po Prilogi I k Marpol 73/78 (IMO resolucija A.542(13)).
 4. Postopki za nadzor ladij in izpustov po Prilogi II k Marpol 73/78 (IMO resolucija MEPC 26(23)).
 5. Postopki za nadzor delovnih pogojev, da se zagotovi varnost ladij in preprečevanje onesnaževanja (IMO resolucija A.742(18)).
 6. Določbe Mednarodnega pomorskega kodeksa o nevarnem blagu.
 7. Publikacija Mednarodne organizacije dela (ILO) »Inšpekcijski pregled delovnih pogojev na ladji: navodila za postopek«.
 8. Priloga I k navodilom pariškega MOU za nadzornike.
-

PRILOGA V

A. KATEGORIJE LADIJ, NA KATERIH JE TREBA OPRAVITI RAZŠIRJENI INŠPEKCIJSKI PREGLED

(kakor je navedeno v členu 7(1))

1. Tankerji, pet let ali manj od datuma umaknitve v skladu z Marpol 73/78, Priloga I, Pravilo 13G, tj.
 - tankerje za surovo nafto z nosilnostjo 20 000 ton in več ali ladje za prevoz naftnih derivatov z nosilnostjo 30 000 ton in več, ki ne izpolnjujejo zahtev novega tankerja, opredeljenih v Pravilu 1(26) Priloge I k Marpol 73/78, je treba razširjeno pregledati 20 let po datumu prevzema, kakor je navedeno v Dodatku k spričevalu IOPP, obrazec B, ali 25 let po tem datumu, če tanki na ladijskem boku ali prostori z dvojnimi dnovi, ki se ne uporabljajo za prevoz olj, izpolnjujejo zahteve Pravila 13G(4) te priloge, razen če je bil tanker obnovljen tako, da je v skladu s pravilom 13F te priloge,
 - zgoraj navedene tankerje, ki izpolnjujejo zahteve novega tankerja, opredeljene v Pravilu 1(26) Priloge I k Marpol 73/78, je treba podrobneje pregledati 25 let po datumu prevzema, kakor je navedeno v Dodatku k spričevalu IOPP, obrazec B, razen če izpolnjujejo zahteve ali so bili obnovljeni v skladu s pravilom 13F te priloge.
2. Ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let, računano od datuma gradnje, navedenega v spričevalih o varnosti ladje.
3. Potniške ladje.
4. Ladje za prevoz plinov in ladje za prevoz kemikalij, starejše od 10 let, računano od datuma gradnje, navedenega v spričevalih o varnosti ladje.

B. NEOBVEZNI POSTOPKI ZA RAZŠIRJENI INŠPEKCIJSKI PREGLED NEKATERIH KATEGORIJ LADIJ

(kakor je navedeno v členu 7(2))

Naslednje postavke lahko v primernem obsegu veljajo za del razširjenega inšpekcijskega pregleda. Inšpektorji se morajo zavedati, da lahko to ogrozi varno izvajanje nekaterih postopkov na ladji, na primer postopkov s tovorom, če se med takimi postopki zahtevajo preskusi, ki neposredno vplivajo nanje.

1. VSE LADJE (kategorije, naštetje v oddelku A)
 - prekinitve energije in zagon generatorja v sili,
 - pregled zasilne razsvetljave,
 - delovanje zasilne požarne črpalke z dvema požarnima cevema, povezanima z glavnim požarnim vodom,
 - delovanje kalužnih črpalk,
 - zapiranje za vodo neprepustnih vrat,
 - spuščanje enega rešilnega čolna v vodo,
 - preskus daljinske zavore v sili, na primer za kotle, prezračevalne naprave in črpalke za gorivo,
 - preskušanje krmilnih naprav, vključno s pomožnimi krmilnimi napravami,
 - pregled zasilnega vira električne energije za radijske naprave,
 - pregled in preskus ločevalnika v strojnici v primernem obsegu.
2. TANKERJI

Poleg postavk, naštetih v oddelku I, lahko upoštevamo naslednje postavke kot del razširjenega inšpekcijskega pregleda tankerjev:

 - stalen sistem za gašenje s peno na ladji,

- gasilska oprema na splošno,
- pregled dušilnikov ognja v strojnici, črpalni postaji in bivalnih prostorih,
- nadzor pritiska inertnega plina in vsebnost kisika v njem,
- pregled poročil kontrolorjev (glej Resolucijo IMO A.744(18)) za ugotavljanje morebitnih sumljivih področij, ki zahtevajo inšpekcijski pregled.

3. LADJE ZA PREVOZ RAZSUTEGA TOVORA

Poleg postavk, naštetih v oddelku 1, lahko upoštevamo navedene postavke kot del razširjenega inšpekcijskega pregleda ladij za prevoz razsutega tovora:

- morebitno korozijo temeljev krovnih strojev,
- morebitno deformacijo in/ali korozijo pokrovov skladiščnih odprtín,
- morebitne razpoke ali korozijo na mestu prečnih pregrad,
- dostop do prostorov za tovor,
- pregled poročil kontrolorjev (glej Resolucijo IMO A.744(18)) za ugotavljanje morebitnih sumljivih področij, ki zahtevajo inšpekcijski pregled.

4. LADJE ZA PREVOZ PLINOV IN LADJE ZA PREVOZ KEMIKALIJ

Poleg postavk, naštetih v oddelku 1, lahko upoštevamo navedene postavke kot del razširjenega inšpekcijskega pregleda ladij za prevoz plinov in ladij za prevoz kemikalij:

- nadzor tovrnega tanka in varnostnih naprav v zvezi s temperaturo, tlakom in kalom,
- naprave za analizo kisika in merjenje eksplozivnosti, vključno z njihovim umerjanjem. Razpoložljivost naprav za ugotavljanje prisotnosti kemikalij (mehi) z ustreznim številom primernih cevi za odkrivanje plina pri prevozu določenega tovora,
- oprema za primerno zaščito dihal in oči za vse osebe na ladji (če to zahtevajo izdelki, naštetí v mednarodnem spričevalu o sposobnosti ali v spričevalu o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali kapljivo tekočih plinov, kar je primerno),
- preverjanje, ali je izdelek, ki se prevaža, naveden v mednarodnem spričevalu o sposobnosti ali v spričevalu o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali kapljivo tekoč plinov, kar je primerno,
- stalne naprave za gašenje požarov na ladji, bodisi da gre za peno ali suhe kemikalije ali drugo, odvisno od izdelka, ki se prevaža.

5. POTNIŠKE LADJE

Poleg točk, naštetih v oddelku 1, lahko upoštevamo navedene postavke kot del razširjenega inšpekcijskega pregleda potniških ladij:

- preskušanje protipožarnega in alarmnega sistema,
- preskušanje pravilnega zapiranja požarnih vrat,
- preskus sistema za obveščanje potnikov,
- protipožarne vaje, pri katerih je treba prikazati najmanj vse komplete gasilske opreme in pri katerih sodeluje del strežnega osebja,
- prikaz, da so ključni člani posadke seznanjeni z načrtom ukrepov ob poškodbah ladje.

Če je potrebno, se lahko inšpekcijski pregled nadaljuje s soglasjem poveljnika ladje, medtem ko je ladja na poti v pristanišče ali iz pristanišča države članice. Inšpektorji ne smejo ovirati plovbe ladje, niti ne smejo povzročiti okoliščin, ki bi po oceni poveljnika lahko ogrozile varnost potnikov, posadke in ladje.

PRILOGA VI

MERILA ZA ZADRŽANJE LADJE

(kakor je navedeno v členu 9(3))

Uvod

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

Oddelek 3 zajema primere pomanjkljivosti, ki že sami po sebi upravičujejo zadržanje vpletene ladje (glej člen 9(3)).

1. Glavna merila

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

Določitev časa:

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

Merilo:

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

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

2. Uporaba glavnih meril

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

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

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

- (3) varno pluti pri naslednjem prevozu;
- (4) varno ravnati s tovorom in ga prevažati ter nadzorovati stanje tovora pri naslednjem prevozu;
- (5) varno upravljati strojnico pri naslednjem prevozu;
- (6) ohranjati primerno pogonsko moč in krmiljenje pri naslednjem prevozu;
- (7) učinkovito gasiti požare v katerem koli delu ladje pri naslednjem prevozu;
- (8) hitro in varno zapustiti ladjo ter po potrebi izvesti reševanje pri naslednjem prevozu;
- (9) preprečevati onesnaževanje okolja neprestano med naslednjim prevozom;
- (10) ohranjati primerno stabilnost pri naslednjem prevozu;
- (11) ohranjati primerno neprepustnost za vodo neprestano med naslednjim prevozom;
- (12) obveščati v izrednih razmerah po potrebi med naslednjim prevozom;
- (13) zagotavljati varne in zdrave razmere na ladji med naslednjim prevozom.

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

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

3.1 Splošno

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

3.2 Področja po konvenciji Solas (viri so navedeni v oklepajih)

- (1) Nepravilno delovanje pogonskih in drugih pomembnih strojev ter električne napeljave.
- (2) Nezadostna snaga strojnice, prevelika količina mešanice zaoljene vode v kalužah, izolacija cevi, vključno z izpušnimi cevmi v strojnici, onesnaženi z olji, nepravilno delovanje kalužnih črpalk.
- (3) Nepravilno delovanje generatorja v sili, zasilne razsvetljave, akumulatorjev in stikal.
- (4) Nepravilno delovanje glavnih in pomožnih krmilnih sistemov.
- (5) Odsotnost, nezadostna zmogljivost ali resno poslabšanje stanja osebnih naprav za reševanje, reševalnih plovil in naprav za spuščanje čolnov.
- (6) Odsotnost, neustreznost ali znatno poslabšanje stanja naprav za odkrivanje požarov, požarnih alarmov, opreme za gašenje požarov, stalnih naprav za gašenje požarov, prezračevalnih ventilov, dušilnikov ognja, naprav za hitro zapiranje, tako da te ne ustrezajo več svojemu namenu.
- (7) Odsotnost, znatno poslabšanje ali pomanjkljivo delovanje krovne protipožarne zaščite na tankerjih.
- (8) Odsotnost, neustreznost ali resno poslabšanje stanja luči, signalnih teles ali zvočnih signalov.
- (9) Odsotnost ali nepravilno delovanje radijske opreme za komunikacije v sili in komunikacije za zagotavljanje varnosti.
- (10) Odsotnost ali nepravilno delovanje navigacijske opreme ob upoštevanju določb pravila V/12(o) konvencije Solas.
- (11) Odsotnost pomorskih kart in/ali drugih ustreznih pomorskih publikacij, potrebnih za načrtovano plovbo, ob upoštevanju, da se kot nadomestilo za klasične karte lahko uporabljajo elektronske karte.
- (12) Odsotnost neiskreče izpušne ventilacije v prostorih za prečrpavanje tovora (pravilo Solas II-2/59.3.1).

3.3 Področja po kodeksu IBC (viri so navedeni v oklepajih)

- (1) Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti ali manjkajo podatki o tovoru (16.2).
- (2) Manjkajoče ali poškodovane visokotlačne varnostne naprave (8.2.3).
- (3) Električna napeljava, ki ni sama po sebi varna ali v skladu z zahtevami v kodeksu (10.2.3).
- (4) Viri vžiga na nevarnih mestih, navedenih v 10.2 (11.3.15).

- (5) Kršitve posebnih zahtev (15).
- (6) Prekoračitev največje dovoljene količine tovora v posameznem tanku (16.1).
- (7) Nezadostna toplotna zaščita občutljivih izdelkov (16.6).

3.4 *Področja po kodeksu IGC (viri so navedeni v oklepajih)*

- (1) Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti ali manjkajo podatki o tovoru (18.1).
- (2) Manjkajo zapiralne naprave za bivalne ali delovne prostore (3.2.6).
- (3) Pregrade niso neprepustne za plin (3.3.2).
- (4) Pokvarjene zračne zapore (3.6).
- (5) Manjkajo ali so pokvarjeni ventili za hitro zapiranje (5.6).
- (6) Manjkajo ali so pokvarjeni varnostni ventili (8.2).
- (7) Električna napeljava, ki sama po sebi ni varna ali v skladu z zahtevami kodeksa (10.2.4).
- (8) Nedelujoči ventilatorji v tovornih prostorih (12.1).
- (9) Nedelujoči tlačni alarmi v tovornih tankih (13.4.1).
- (10) Pokvarjena naprava za odkrivanje plina in/ali strupenega plina (13.6).
- (11) Prevoz snovi, ki jih je treba inhibirati, brez veljavnega spričevala o uporabi zaviralnih snovi (17/19).

3.5 *Področja po konvenciji o tovornih črtah*

- (1) Velike poškodovane, korodirane ali luknjičaste površine pločevine in pripadajočih ojačitev na krovih in truplu, ki vplivajo na sposobnost ladje za plovbo ali odpornost za lokalne obremenitve, razen če so bila opravljena primerna začasna popravila za plovbo do pristanišča, v katerem bo opravljeno trajno popravilo.
- (2) Ugotovljena nezadostna stabilnost.
- (3) Odsotnost zadostnih in zanesljivih podatkov v predpisani obliki, ki hitro in preprosto omogočajo poveljniku, da organizira natovarjanje in balastiranje ladje tako, da se ohranja varna stabilnost v vseh fazah in različnih razmerah potovanja ter prepreči nastanek vseh nesprejemljivih obremenitev ladijske konstrukcije.
- (4) Odsotnost, znatno poslabšanje ali okvara zapiralnih naprav, naprav za zapiranje tovornih odprtih in za vodo neprepustnih vrat.
- (5) Prenatovorjenost.
- (6) Odsotnost oznake ugreza ali nečitljiva oznaka ugreza.

3.6 *Področja po konvenciji Marpol, Priloga I (viri so navedeni v oklepajih)*

- (1) Odsotnost, resno poslabšanje ali nepravilno delovanje opreme za filtriranje zaoljene vode, sistema za spremljanje in nadzor izpusta olj ali alarmnih naprav 15 ppm.
- (2) Preostala prostornina prelivnega in/ali zlivnega tanka premajhna za načrtovano potovanje.
- (3) Manjkajoča knjiga o oljih.
- (4) Nedovoljena premostitev izliva.

3.7 *Področja po konvenciji Marpol, Priloga II (viri so navedeni v oklepajih)*

- (1) Odsotnost priročnika P & A.
- (2) Tovor ni kategoriziran (3(4)).

- (3) Manjkajoča knjiga o tovoru (9(6)).
- (4) Prevoz oljem podobnih snovi brez izpolnitve zahtev ali brez ustrezno dopolnjenega spričevala (14).
- (5) Nedovoljena premostitev izliva.

3.8 *Področja po konvenciji STCW*

Število članov posadke, njihova sestava ali izdajanje spričeval za člane ladijske posadke ne ustreza listini o najmanjšem številu članov ladijske posadke.

3.9 *Področja po konvencijah ILO*

- (1) Premalo hrane za plovbo do naslednjega pristanišča.
- (2) Premalo pitne vode za plovbo do naslednjega pristanišča.
- (3) Zelo nehigienske razmere na ladji.
- (4) Ni ogrevanja bivalnih prostorov na ladji, ki pluje v predelih, kjer utegnejo biti temperature zelo nizke.
- (5) Preveč odpadkov v prehodih/bivalnih prostorih, z opremo ali s tovorom napolnjeni prehodi/bivalni prostori ali drugače ne dovolj varne razmere v njih.

3.10 *Področja, ki morda ne upravičujejo zadrževanja ladje, na katerih pa je treba na primer začasno ustaviti postopke s tovorom.*

Nepravilno delovanje (ali vzdrževanje) sistema inertnega plina, opreme ali strojev, povezanih s tovorom, se šteje za zadosten razlog za ustavitev postopkov s tovorom.

PRILOGA VII

MINIMALNA MERILA ZA INŠPEKTORJE

(kakor je navedeno v členu 12(1))

1. Inšpektorja mora za opravljanje inšpekcijskih pregledov pooblastiti pristojni organ države članice.
 2. Bodisi:
 - inšpektor je moral vsaj eno leto službovati kot ladijski inšpektor in opravljati preglede ter izdajati spričevala v skladu s konvencijami,
 - in imeti:
 - (a) spričevalo o usposobljenosti za poveljnika ladje, s katerim lahko poveljuje ladjam z najmanj 1 600 tonami bruto nosilnosti ali več (glej STCW, Pravilo II/2); ali
 - (b) spričevalo o usposobljenosti za upravitelja stroja, s katerim lahko prevzame to delovno nalogo na krovu ladje, katere glavni pogonski sistem ima moč 3 000 kW ali več (glej STCW, Pravilo III/2); ali
 - (c) je opravil izpit za ladjedelskega inženirja, strojnega inženirja ali inženirja na področju pomorskega prometa in delal na tem mestu najmanj pet let,
 - inšpektorji za varnost plovbe, navedeni pod (a) in (b), morajo imeti najmanj pet let delovnih izkušenj na morju kot častniki krova ali častniki stroja.
- Ali:
- Inšpektor:
- mora imeti ustrezno univerzitetno diplomu ali drugo primerno izobrazbo, in
 - se je moral izobraževati in usposabljal v šoli za inšpektorje za varnost plovbe, in
 - je služboval najmanj dve leti kot ladijski inšpektor in je opravljal preglede ter izdajal spričevala v skladu s konvencijami.
3. Sposobnost ustnega in pisnega sporazumevanja s pomorščaki v jeziku, ki se najpogosteje govori na morju.
 4. Ustrezno poznavanje določb v mednarodnih konvencijah in ustreznih postopkov v zvezi z inšpekcijo za varnost plovbe.
 5. Inšpektorji, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, so prav tako sprejemljivi, če jih pristojni organi države članice zaposlijo za opravljanje inšpekcijskih pregledov na dan sprejetja te direktive.
-