

32001L0106

22.1.2002

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 19/17

DIREKTIVA 2001/106/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 19. decembra 2001**

o spremembi Direktive Sveta 95/21/ES 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)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

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

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾, upoštevajoč skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 13. novembra 2001,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 95/21/ES ⁽⁵⁾ določa sistem pomorske inšpekcije za ladje v Evropski skupnosti, ki temelji na enotnih postopkih pregledovanja in zadržanja.
- (2) Treba je upoštevati spremembe konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ter razvoj dogodkov v okviru Pariškega memoranduma o soglasju (MOU).
- (3) Razume se, da ta direktiva v ničemer ne vpliva na prenos odgovornosti držav zastave na države pristanišča, vključno z odgovornostjo priznanih organizacij, ki delujejo v imenu držav zastave.
- (4) Nekatere ladje predstavljajo očitno tveganje za varnost v pomorskem prometu in za morsko okolje zaradi svojega slabega stanja, zastave in preteklih dogodkov; med temi

so zlasti ladje, ki plujejo pod zastavo države, vpisane v črni seznam, ki je objavljen v letnem poročilu Pariškega memoranduma o soglasju (MOU), kot države z „izredno velikim tveganjem“ ali „velikim tveganjem“. Tem ladjam bi bilo torej treba zavrniti dostop do pristanišč Skupnosti, razen če se lahko dokaže, da lahko varno plujejo v vodah Skupnosti. Treba je sestaviti navodila, ki določajo postopke, uporabljene ob uvedbi take prepovedi dostopa in razveljavitve prepovedi. Zaradi boljše preglednosti bi bilo treba objaviti sezname ladij, ki jim je bil zavrnjen dostop do pristanišč Skupnosti.

- (5) Ladje z visokim ciljnim faktorjem predstavljajo posebno resno tveganje za nezgodo ali onesnaževanje, kar utemeljuje potrebo po njihovem pogostem pregledovanju v pristaniščih Skupnosti, v katerih pristajajo.

- (6) Kategorije ladij, ki so navedene v Prilogi V k Direktivi 95/21/ES, prav tako predstavljajo večje tveganje za nezgodo ali onesnaževanje, ko dosežejo neko starost. Široko pooblastilo inšpekcijskemu organu za odločanje po prostem preudarku o tem, ali naj na takih ladjah opravi razširjeni nadzor, preprečuje doseganje enotne prakse znotraj Skupnosti. Zato je treba uvesti obvezen inšpekcijski pregled teh ladij. Zlasti glede nevarnosti večjega onesnaževanja, ki ga povzročajo tankerji, in zaradi dejstva, da se velika večina pomanjkljivosti, ki privedejo do zadržanja, nanaša na ladje, starejše od 15 let, bi se režim razširjenih inšpekcijskih pregledov moral uporabljati za tankerje, starejše od 15 let.

- (7) Vsebina razširjenih inšpekcijskih pregledov, za katere so bila določena navodila, se lahko znatno spreminja po prostem preudarku inšpekcijskega organa. Da bi dosegli enotno prakso znotraj Skupnosti, bi morala ta navodila postati obvezna. Vendar bi bilo treba predvideti izjemo, kadar izvedba inšpekcijskega pregleda takih ladij, zlasti glede na stanje ladijskih tankov za prevoz tovora ali operativne omejitve, povezane z dejavnostmi natovarjanja ali raztovarjanja, ni mogoča ali bi vključevala preveliko tveganje za varnost ladje, njene posadke, inšpektorja ali varnost pristaniškega območja.

- (8) Države članice bi morale imeti možnost za učinkovito organiziranje obveznih inšpekcijskih pregledov, da bi z okrepljenim inšpekcijskim režimom dosegle najvišjo dodano vrednost, pri čemer bi upoštevale različne operativne pogoje za plovbo in si pomagale s sodelovanjem

⁽¹⁾ UL C 212 E, 25.7.2000, str. 102 in UL C 154, 29.4.2001, str. 67.

⁽²⁾ UL C 14, 16.1.2001, str. 22.

⁽³⁾ UL C 22, 24.1.2001, str. 19.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 30. novembra 2000 (UL C 228, 13.8.2001, str. 133), Skupno stališče Sveta z dne 26. februarja 2001 (UL C 101, 30.3.2001, str. 15) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 16. maja 2001 (še neobjavljen v Uradnem listu). Sklep Evropskega parlamenta z dne 24. oktobra 2001 in Sklep Sveta z dne 6. decembra 2001.

⁽⁵⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 1999/97/ES (UL L 331, 23.12.1999, str. 67).

med pristanišči in državami članicami, pri tem pa izpolnjevale celotne količinske cilje glede inšpekcijskih pregledov.

- (9) Ker zaposlovanje in usposabljanje inšpektorjev zahteva določen čas, bi morale biti državam članicam dovoljeno, da postopno vzpostavljajo svojo inšpekcijsko službo; glede na značilnosti pristanišča Rotterdam, zlasti obsega prometa, ki se tja steka, bi morala biti dana možnost, da se doba zaposlovanja in usposabljanja inšpektorjev za to pristanišče nekoliko podaljša.
- (10) Konstrukcijske napake na ladji lahko povečujejo tveganje za nezgodo na morju. Pri ladji, ki prevažata tovor nafte v rinfuzi, imajo take nezgode lahko pogubne posledice za okolje. Inšpekcijski organ bi moral opraviti vizualni pregled dostopnih delov ladje, da bi odkril vsako resno korozijo in sprejel vse nadaljnje ukrepe, ki bi bili potrebni, zlasti v zvezi s klasifikacijskimi zavodi, odgovornimi za konstrukcijsko kakovost ladij.
- (11) Razširjeni inšpekcijski pregled, ki temelji na obveznem preverjanju nekaterih elementov ladje, zahteva precej časa in organizacije. Treba bi bilo olajšati nalogo pripravljanja inšpekcijskega pregleda, kar bi izboljšalo njegovo učinkovitost. Zato bi moral poveljnik ali upravljavec vsake ladje, ki pripluje v pristanišče Skupnosti, javiti nekatere podatke operativne narave.
- (12) Čedalje večja pomembnost pomorske inšpekcije v boju proti praksi, ki ne ustreza standardom, se kaže v splošnem povečevanju inšpektorjevih nalog. Zato se je treba posebno truditi, da bi se izognili odvečnim inšpekcijskim pregledom in da bi izboljšali podatke, ki so na voljo inšpektorjem o vsebini inšpekcijskih pregledov, opravljenih v prejšnjih pristaniščih. Zato bi morale biti v inšpekcijskem poročilu, ki ga inšpektor predloži ob zaključku inšpekcijskega pregleda, podrobnejšega inšpekcijskega pregleda ali razširjenega inšpekcijskega pregleda, navedeno, kateri deli ladje so bili že pregledani; tako se bo lahko inšpektor v naslednjem pristanišču postanka odločil, če bo to primerno, da ne bo pregledal dela ladje, če pri prejšnjem pregledu ni bila odkrita nobena napaka.
- (13) Velik tehnološki napredek je dosežen v zvezi z opremo na ladji, ki omogoča zapisovanje podatkov o vožnji (z napravo za zapisovanje podatkov o vožnji (sistem VDR) ali „črnih skrinjic“) zaradi olajšanja raziskav po nezgodah. Glede na pomembnost take opreme za varnost v pomorskem prometu in vzporedno s prizadevanjem, vloženim znotraj IMO v zvezi s tem, bi ta oprema morala postati obvezna po največ petih letih od začetka veljavnosti te direktive za tovarne ladje, zgrajene pred 1. julijem 2002, ki pristajajo v pristaniščih Skupnosti, in ko bi postala obvezna, bi njena odsotnost ali pomanjkljivost morala upravičiti zadržanje ladje.
- (14) Uprava države zastave pregledane ladje ali zadevni klasifikacijski zavod bi moral biti obveščen o rezultatu inšpekcijskega pregleda, da bi lahko zagotovil učinkovitejšo spremljanje razvoja in, kjer je primerno, slabšanja

stanja ladje, zato da bi se lahko pravočasno sprejeli potrebni popravni ukrepi.

- (15) Naključno onesnaženje z nafto lahko povzroči precejšnjo škodo okolju in gospodarstvu prizadetega območja. Zato je treba preveriti, ali imajo tankerji, ki pristajajo v pristaniščih Skupnosti, primerno kritje za takšna tveganja.
- (16) Preglednost podatkov o pregledanih in zadržanih ladjah je ključni element vsake politike, ki si prizadeva preprečiti uporabo ladij, ki ne zadovoljujejo varnostnih standardov. S tem v zvezi je treba vnesti v seznam objavljenih podatkov identiteto zakupnika ladje. Javnost bi morala prav tako dobiti popolnejše in jasnejše podatke o pregledih in zadržanih, izvedenih v pristaniščih Skupnosti. To še zlasti zadeva podatke o obširnejših pregledih, ki jih izvedejo na ladjah organi države pristanišča in tudi klasifikacijski zavodi, in razlago ukrepov, ki jih sprejmejo zadevni organi države pristanišča ali klasifikacijski zavodi in ki sledijo odredbi o zadržanju po tej direktivi.
- (17) Bistvenega pomena je spremljanje izvajanja te direktive, da bi se izognili nevarnosti spreminjanja varnostnih ravni in izkrivljanju konkurence med pristanišči in območji Evropske skupnosti. Komisija bi zato morala imeti podrobnejše podatke, zlasti o gibanju ladij v pristaniščih, da bi lahko izvedla podrobnejši pregled pogojev, pod katerimi se direktiva izvaja. Take podatke bi bilo treba predložiti Komisiji dovolj pogosto, da bi ta lahko hitreje posredovala, kadar koli so ugotovljene nepravilnosti pri uporabi direktive.
- (18) Ukrepi, potrebni za izvajanje Direktive 95/21/ES, bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾ –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 95/21/ES se spremeni:

1. naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 95/21/ES Sveta z dne 19. junija 1995 o pomorski inšpekciji na ladjah, ki jo izvaja država pristanišča;“

2. člen 2(1) in (2) se nadomesti z naslednjim:

„1. ‚Konvencije‘ pomenijo:

- 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 ladjami, 1973 in Protokol 1978 k tej konvenciji (Marpol 73/78),
- Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (STCW 78),

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- Konvencijo o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972 (Colreg 72),
- Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladij, 1969 (ITC 69),
- Konvencijo o minimalnih normativih v trgovski mornarici, 1976 (ILO št. 147),
- Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992 (CLC 92),

skupaj s protokoli in spremembami teh konvencij in pripadajočimi obveznimi kodeksi, veljavnimi na dan 19. decembra 2001.

2. „MOU“ pomeni Memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisan v Parizu, 26. januarja 1982, kakor velja na dan 19. decembra 2001;“

3. člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Inšpekcijski organ

Države članice vzdržujejo primerne nacionalne pomorske uprave za inšpekcijski pregled ladij, ki imajo potrebno število osebja, zlasti usposobljenih inšpektorjev, in so imenovane v nadaljevanju „pristojni organi“ ter sprejmejo vse primerne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da njihovi pristojni organi izvajajo naloge, kakor so določene v tej direktivi.“

4. člen 5(1), (2) in (3) se nadomesti z naslednjim:

„1. Celotno število inšpekcijskih pregledov ladij iz odstavka (2) in člena 7, ki jih vsako leto opravi pristojni organ vsake države članice, ustreza najmanj 25 % povprečnega letnega števila posameznih ladij, ki vplujejo v njena pristanišča, izračunanega na podlagi zadnjih treh koledarskih let, za katera so na voljo statistični podatki.

2. (a) Pristojni organ zagotovi, ob upoštevanju določb člena 7a, da se v skladu s členom 6 opravi pregled vsake ladje, za katero ni predpisan razširjeni inšpekcijski pregled, s ciljnimi dejavniki nad 50 po informacijskem sistemu Sirenac, pod pogojem, da je pretekel najmanj en mesec od zadnjega inšpekcijskega pregleda, izvedenega v pristanišču z območja MOU.

(b) Pri izbiranju drugih ladij za pregled pristojni organi določijo naslednji prednostni vrstni red:

- prve ladje, izbrane za pregled, so tiste, ki so navedene v Delu I Priloge I, ne glede na njihov ciljni faktor,

- ladje, navedene v Delu II Priloge I, so izbrane po padajočem vrstnem redu, ki je odvisen od prednostnega vrstnega reda, ki izhaja iz vrednosti njihovega razpona ciljnega faktorja, objavljenega v informacijskem sistemu Sirenac.

3. Države članice ne opravijo inšpekcijskega pregleda ladij, ki jih je pregledala katera koli država članica v zadnjih šestih mesecih, pod pogojem, da:

- ladja ni navedena v Prilogi I,
- niso bile javljene pomanjkljivosti po zadnjem pregledu,
- ni jasnih razlogov za izvedbo inšpekcijskega pregleda,
- ladja ni zajeta v odstavku 2(a).“;

5. člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Obvezni razširjeni pregled nekaterih ladij

1. Ladja, ki spada v eno od kategorij v oddelku A Priloge V, mora biti razširjeno pregledana po 12 mesecih od zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda, izvedenega v pristanišču države podpisnice MOU.

2. Če je taka ladja izbrana za pregled v skladu s členom 5(2)(b), se izvede razširjeni pregled. Vendar pa se lahko izvede pregled v skladu s členom 6 v obdobju med dvema razširjenima pregledoma.

3. (a) Upravljaivec ali poveljnik ladje, za katero velja odstavek 1, javi vse podatke, navedene v oddelku B Priloge V, pristojnemu organu države članice vsakega pristanišča, v katerega ladja pripluje po 12 mesecih od zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda. Ti podatki se predložijo najmanj tri dni pred pričakovanim vplutjem v pristanišče ali pred izplutjem iz prejšnjega pristanišča, če se pričakuje, da bo vožnja trajala manj kakor tri dni.

(b) Vsaka ladja, ki ne ravna v skladu s pododstavkom (a), mora biti razširjeno pregledana v namembnem pristanišču.

4. Države članice v skladu s členom 7a zagotovijo, da se izvede razširjeni pregled na ladji, za katero se uporablja odstavek 3 in ki ima ciljni faktor 7 ali več, v prvem pristanišču, v katerega pripluje po 12 mesecih od zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda.

Kadar države članice ne morejo pravočasno povečati svoje zmogljivosti za izvedbo vseh dodatnih zahtevanih pregledov, zlasti zaradi težav, povezanih z zaposlovanjem in usposabljanjem inšpektorjev, se dovoli, da postopno vzpostavijo svojo inšpekcijsko službo do 1. januarja 2003. Ta doba se lahko podaljša za šest mesecev za pristanišče Rotterdam. Komisija uradno obvesti države članice in Evropski parlament o takem podaljšanju.

5. Razširjeni pregled se izvede v skladu s postopki iz oddelka C Priloge V.

6. Kadar obstaja možnost, da lahko sprememba ali osnutek spremembe Pariškega memoranduma o soglasju (MOU) zmanjša obseg obveznosti za razširjeni pregled po tem členu, Komisija takoj predloži odboru, ustanovljenemu na podlagi člena 18, osnutke ukrepov za ponovno uvedbo vrednosti ciljnega faktorja, ki ustrezajo ciljem te direktive.“;

6. vstavi se naslednji člen 7a:

„Člen 7a

Postopek, kadar nekaterih ladij ni mogoče pregledati

1. Kadar država članica iz operativnih razlogov ne more izvesti inšpekcijskega pregleda ladje s ciljnim faktorjem nad 50 iz člena 5(2)(a) ali obveznega razširjenega inšpekcijskega pregleda iz člena 7(4), država članica takoj obvesti sistem Sirenac, da tak pregled ni bil izveden.

2. Taki primeri se sporočijo Komisiji v šestmesečnih presledkih, skupaj z razlogi, zakaj ladje niso bile pregledane.

3. V posameznem koledarskem letu ti neopravljeni pregledi ne smejo presegati 5 % povprečnega letnega števila posameznih ladij, primernih za inšpekcijske preglede v skladu z odstavkom 1, ki pristajajo v pristaniščih države članice, izračunanega na podlagi zadnjih treh koledarskih let, za katera so na voljo statistični podatki.

4. Ladje iz odstavka 1 morajo biti pregledane, kakor je določeno v členu 5(2)(a), ali obvezno razširjeno pregledane v skladu s členom 7(4), kakor je primerno, v naslednjem pristanišču Skupnosti, v katerem pristanejo.

5. Do 22. julija 2008 se število 5 %, navedeno v odstavku 3, spremeni na podlagi presoje Komisije, če se to šteje za primerno, v skladu s postopkom, določenim v členu 19.“;

7. vstavi se naslednji člen 7b:

„Člen 7b

Ukrepi zavrnitve dostopa za nekatere ladje

1. Država članica zagotovi, da se ladji, ki spada v eno od kategorij iz oddelka A Priloge XI, zavrne dostop do njenih pristanišč, razen v primerih, opisanih v členu 11(6), če ladja:

bodisi

— pluje pod zastavo države, navedene na črnem seznamu, objavljenem v letnem poročilu MOU, in

— je bila zadržana več kakor dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču države podpisnice MOU,

bodisi

— pluje pod zastavo države, opisane na črnem seznamu, objavljenem v letnem poročilu MOU, kot države z „izredno velikim tveganjem“ ali „velikim tveganjem“, in

— je bila zadržana več kakor enkrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču države podpisnice MOU.

Zavrnitev dostopa se izvrši takoj, ko dobi ladja dovoljenje za izplutje iz pristanišča, v katerem je bila drugič ali tretjič zadržana, odvisno od primera.

2. Za namene odstavka 1 se države članice ravnaajo v skladu s postopki, določenimi v oddelku B Priloge XI.

3. Komisija vsakih šest mesecev objavi podatke o ladjah, ki jim je bil zavrnen dostop do pristanišč Skupnosti na podlagi tega člena.“;

8. člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Poročilo poveljniku o inšpekcijskem pregledu

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

9. v členu 9:

(a) se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Pristojni organ se prepriča, da so ali bodo v skladu s konvencijami odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene ali odkrite z inšpekcijskim pregledom, navedenim v členu 5(2) in členu 7.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Inšpektor pri strokovnem presojanju o tem, ali naj ladjo zadrži ali ne, uporabi merila, določena v Prilogi VI. Tako ladjo zadrži, če ni opremljena z delujočim sistemom za zapisovanje podatkov o vožnji, kadar je uporaba tega sistema obvezna v skladu s Prilogo XII. Če se te pomanjkljivosti ne dajo hitro odpraviti v pri-

stanišču zadržanja, lahko pristojni organ dovoli ladji nadaljevanje plovbe do najbližjega primerne pristanišča, kjer bo ta napaka hitro odpravljena, ali zahteva, da se napaka odpravi v največ 30 dneh. V teh primerih se uporabijo postopki, določeni v členu 11.“;

(c) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Če je na podlagi ugotovitev inšpekcijskih pregledov, navedenih v členu 5(2) in členu 7, ladjo treba zadržati, pristojni organ takoj obvesti, pisno in skupaj z inšpekcijskim poročilom, upravo države, pod zastavo katere ima ladja pravico pluti (v nadaljnjem besedilu imenovan ‚pristojni upravni organ države zastave‘), ali kadar to ni mogoče, konzula ali v njegovi odsotnosti najbližjega diplomatskega predstavnika omenjene države, o vseh okoliščinah, v katerih se je zadržanje izkazalo za potrebno. Prav tako se obvestijo imenovani inšpektorji ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo klasifikacijskih spričeval ali potrdil, ki jih izda država zastave, v skladu z mednarodnimi konvencijami, kjer je to potrebno.“;

10. člen 10(1) se nadomesti z naslednjim:

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

11. člen 14(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice ohranijo določbe o izmenjavi podatkov in sodelovanju med njihovim pristojnim organom in pristojnimi organi vseh drugih držav članic ter vzdržujejo vzpostavljeno operativno povezavo med njihovim pristojnim organom, Komisijo in informacijskim sistemom Sirenac, ustanovljenim v St. Maloju v Franciji.

Inšpektorji zaradi izvajanja inšpekcijskih pregledov, navedenih v členu 5(2) in členu 7, pregledajo javne in zasebne baze podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij, ki so dostopne prek informacijskega sistema Equasis.“;

12. člen 15(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Podatki, navedeni v delih I in II Priloge VIII, in podatki o spremembah, začasnih izključitvah in umikih razreda iz člena 15(3) Direktive 94/57/ES, so na voljo v sistemu Sirenac. Objavijo se v okviru informacijskega sistema Equasis v čim krajšem času po zaključku inšpekcijskega pregleda ali razveljavitvi zadržanja.“;

13. V členu 15 se doda naslednji odstavek:

„5. Določbe tega člena ne vplivajo na nacionalno zakonodajo o odgovornosti.“;

14. V členu 16 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Ob zadržanju ladje zaradi pomanjkljivosti ali odsotnosti veljavnih spričeval, kakor je določeno v členu

9 in Prilogi VI, vse stroške, nastale v zvezi z zadržanjem v pristanišču, nosita lastnik ali upravljavec ladje.“;

15. člena 17 in 18 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 17

Podatki za spremljanje izvajanja

Države članice predložijo Komisiji podatke, navedene v Prilogi X, v presledkih, navedenih v omenjeni prilogi.

Člen 18

Regulativni odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 12 Direktive 93/75/EGS.

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

Odborje, določeno v členu 5(6) Sklepa 1999/468/ES, znaša tri mesece.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.“

16. v členu 19 se uvodni stavek in pododstavek (a) nadomestita z naslednjima:

„Ta direktiva se lahko spremeni brez razširitve področja njene uporabe, v skladu s postopkom, določenim v členu 18(2), zaradi:

(a) prilagoditve obveznosti, navedenih v členu 5, razen številke 25 % iz odstavka 1 tega člena, v členih 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 in 17 ter prilogah, na katere se ti členi nanašajo, na podlagi izkušenj, pridobljenih pri izvajanju te direktive, in ob upoštevanju razvoja v okviru MOU;“

17. Vstavi se naslednji člen 19a:

„Člen 19a

Kazni

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

18. členu 20 se doda naslednji odstavek:

„4. Poleg tega Komisija redno obvešča Evropski parlament in Svet o napredku pri izvajanju direktive v državah članicah.“

19. del II Priloge I se nadomesti z besedilom iz Priloge I k tej direktivi;

20. v Prilogi II:

(a) točka 10 se nadomesti z naslednjima točkama:

„10. Listina o minimalnem številu članov posadke, potrebne za varno plovbo;

10a. Spričevala, izdana v skladu s Konvencijo STCW.“;

(b) doda se naslednja točka 35:

„35. Spričevalo o zavarovanju ali katera koli druga finančna varščina v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992).“;

21. v točki 1 Priloge III se besede „II-8 in II-11“ nadomestijo z besedami „in II-8“;

22. Priloga V se nadomesti z besedilom v Prilogi II k tej direktivi;

23. Priloga VI se spremeni:

(a) v točki 2 se doda naslednje („Uporaba glavnih meril“):

„14. predložiti čim več podatkov ob nezgodi.“;

(b) v točki 3.1 se besede „odsotnost veljavnih spričeval“ nadomestijo z besedami „odsotnost veljavnih spričeval in listin“;

(c) v točki 3.2 se doda naslednje:

„15. Neizvajanje programa povečanega nadzora v skladu s Konvencijo SOLAS 74, Poglavje XI, Pravilo 2.

16. Odsotnost ali pomanjkljivost sistema VDR, če je njegova uporaba obvezna.“;

(d) v točki 3.6 se doda naslednja točka:

„5. Dokumentacija s poročili o nadzoru manjka ali ni v skladu s Pravilom 13G(3)(b) Konvencije Marpol.“;

24. Priloga VIII se nadomesti z besedilom v Prilogi III k tej direktivi;

25. Dodajo se priloge IX, X, XI in XII, njihovo besedilo pa je v Prilogi IV k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 22. julija 2003. O tem takoj obvestijo Komisijo.

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

3. Države članice sporočijo Komisiji besedilo določb nacionalne zakonodaje, sprejete na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Komisija pregleda izvajanje te direktive najpozneje do 22. julija 2006. Ta pregled med drugim obsega število inšpektorjev pomorske inšpekcije v vsaki državi članici in število opravljenih inšpekcijskih pregledov, vključno z obveznimi razširjenimi pregledi. Komisija sporoči ugotovitve pregleda Evropskemu parlamentu in Svetu in na podlagi pregleda določi, ali je treba predlagati spremembo direktive ali nadaljnjo zakonodajo na tem področju.

Člen 4

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 19. decembra 2001

Za Evropski parlament

Predsednica

N. FONTAINE

Za Svet

Predsednica

A. NEYTS-UYTTEBROECK

PRILOGA I

„II. Globalni ciljni faktor

Naslednje ladje se prednostno pregledajo.

1. Ladje, ki pristanejo v pristanišču države članice prvič ali po 12 ali prvič po več mesecih odsotnosti. Pri uporabi teh meril države članice upoštevajo prav tako tiste inšpekcijske preglede, ki so jih izvedle članice MOU. Če ni ustreznih podatkov za ta namen, se države članice oprejo na razpoložljive podatke v sistemu Sirenac in pregledajo tiste ladje, ki niso bile vpisane v Sirenacovo bazo podatkov od njene uveljavitve dne 1. januarja 1993.
2. Ladje, ki jih v preteklih šestih mesecih ni pregledala nobena država članica.
3. Ladje, katerih predpisana spričevala o ladijski konstrukciji in opreми, izdana v skladu s konvencijami, in klasifikacijska spričevala so izdale organizacije, ki niso priznane v skladu s pogoji Direktive Sveta 94/57/ES.
4. Ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki je na črnem seznamu, kakor je objavljen v letnem poročilu MOU.
5. Ladje, ki jim je bilo dovoljeno zapustiti pristanišče države članice pod nekaterimi pogoji, in sicer:
 - (a) če odpravijo pomanjkljivosti pred izplutjem;
 - (b) če odpravijo pomanjkljivosti v naslednjem pristanišču njihovega postanka;
 - (c) če odpravijo pomanjkljivosti v 14 dneh;
 - (d) če so bili glede pomanjkljivosti določeni drugi pogoji.Če so bili sprejeti ukrepi v zvezi z ladjo in če so pomanjkljivosti odpravljene, se to upošteva.
6. Ladje, pri katerih so bile zabeležene pomanjkljivosti pri prejšnjem inšpekcijskem pregledu, glede na število pomanjkljivosti.
7. Ladje, ki so bile zadržane v prejšnjem pristanišču.
8. Ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni ratificirala vseh ustreznih mednarodnih konvencij iz člena 2 te direktive.
9. Ladje, ki jih je klasifikacijski zavod uvrstil med ladje z nadpovprečnim odstotkom pomanjkljivosti.
10. Ladje iz kategorij, navedenih v Prilogi V(A).
11. Ladje, starejše od 13 let.

Pri določanju prednostnega vrstnega reda za pregled zgoraj navedenih ladij pristojni organ upošteva globalni ciljni faktor, prikazan v informacijskem sistemu Sirenac, v skladu z oddelkom I Priloge I MOU. Višji ciljni faktor pomeni večjo prednost. Globalni ciljni faktor je seštevek uporabljivih vrednosti ciljnega faktorja, kakor so določene v okviru MOU. Točke 5, 6 in 7 se uporabijo samo za preglede, izvedene v zadnjih 12 mesecih. Globalni ciljni faktor ne sme biti manjši od seštevka vrednosti, določenih za točke 3, 4, 8, 9, 10 in 11.

Vendar se za namen člena 7.4 pri globalnem ciljnem faktorju ne upošteva točka 10.“

PRILOGA II

„PRILOGA V

A. KATEGORIJE LADIJ, PREDVIDENIH ZA RAZŠIRJENI PREGLED (iz člena 7(1))

1. Ladje za prevoz plinov in ladje za prevoz kemikalij, starejše od 10 let, šteto od datuma izgradnje, navedenega v spričevalih o varnosti ladje.
2. Ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let, šteto od datuma izgradnje, navedenega v spričevalih o varnosti ladje.
3. Tankerji z bruto tonažo nad 3 000 bruto ton in starejši od 15 let, šteto od datuma izgradnje, navedenega v spričevalih o varnosti ladje.
4. Potniške ladje, starejše od 15 let, razen potniških ladij iz člena 2(a) in (b) Direktive Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih nadzorov za varno plovbo ro-ro potniških ladij na redni linijski plovbi in hitrih potniških plovil ⁽¹⁾.

B. PODATKI, KI JIH JE TREBA SPOROČITI PRISTOJNEMU ORGANU (iz člena 7(3)(a))

- A. ime,
- B. zastava,
- C. identifikacijska številka IMO, če obstaja,
- D. nosilnost ladje,
- E. datum izgradnje ladje, kakor je določen na podlagi datuma, navedenega v spričevalu o varnosti ladje,
- F. za tankerje:
 - F.a. oblika: enojni trup, enojni trup s SBT, dvojni trup,
 - F.b. stanje cistern za tovor in balast: polne, prazne, inertne,
 - F.c. prostornina in vrsta tovora,
- G. predvideni čas vplutja v namembno пристаниšče ali pilotažno postajo, kakor zahteva pristojni organ,
- H. predvideno trajanje postanka,
- I. načrtovani postopki v namembnem пристаниšču (natovarjanje, raztovarjanje, drugo),
- J. načrtovani predpisani inšpekcijski pregledi in večja vzdrževalna dela ter popravila, ki se izvajajo v namembnem пристаниšču.

C. POSTOPKI V ZVEZI Z RAZŠIRJENIM PREGLEDOM NEKATERIH KATEGORIJ LADIJ (iz člena 7(5))

Ob upoštevanju izvedljivosti v praksi ali morebitnih omejitev v zvezi z varnostjo oseb, ladje ali пристаниšča, razširjeni pregled obsega vsaj točke, navedene v nadaljevanju. Inšpektorji se morajo zavedati, da tak pregled lahko ogrozi varno izvajanje nekaterih postopkov na ladji, kakor je npr. ravnanje s tovorom, če se morajo pregledi, ki neposredno vplivajo na te postopke, izvajati med temi postopki.

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

1. LADJE NA SPLOŠNO (kategorije v oddelku A)

- prekinitev energije in zagon generatorja v sili,
- pregled zasilne razsvetljave,
- delovanje zasilne požarne črpalke z dvema brizgalnima cevema, priključenima na glavni požarni vod,
- delovanje kalužnih črpalk,
- zapiranje za vodo neprepustnih vrat,
- spust enega rešilnega čolna v vodo,
- preskus daljinske zavore v sili, npr. za kotle, prezračevalne naprave in črpalke za gorivo,
- preskus krmilnih naprav, vključno s pomožnimi krmilnimi napravami,
- pregled zasilnega vira električne energije za radijske naprave,
- pregled in v primernem obsegu preskus ločevalnika v strojnici.

2. TANKERJI ZA PREVOZ PLINOV IN KEMIKAJIJ

Poleg točk, navedenih v oddelku 1, je treba za razširjeni pregled tankerjev za prevoz plinov in kemikalij predvideti naslednje točke:

- nadzor tovarnega 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,
- opremo za primerno zaščito dihal in oči za vse osebe na ladji (če to zahtevajo izdelki, navedeni v mednarodnem spričevalu o sposobnosti ali v spričevalu o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali kapljivo tekočih plinov, kar je primerno),
- preveriti, če je izdelek, ki se prevaža, naveden v mednarodnem spričevalu o sposobnosti ali v spričevalu o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij ali kapljivo tekočih 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.

3. LADJE ZA PREVOZ RAZSUTEGA TOVORA

Poleg točk, navedenih v oddelku 1, spadajo v razširjeni pregled ladij za prevoz razsutega tovora naslednje točke:

- morebitna korozija temeljev krovnih strojev,
- morebitna deformacija in/ali korozija pokrovov skladiščnih odprtín,
- morebitne razpoke ali korozija na mestu prečnih pregrad,
- dostop do prostorov za tovor,
- preveritev, če so na ladji naslednji dokumenti, njihov pregled in potrditev, da jih je država zastave ali klasiifikacijski zavod odobril:

- (1) poročila o nadzorih konstrukcije,
- (2) poročila o oceni stanja ladje,
- (3) poročila o merjenju debeline,
- (4) opisni dokument, naveden v Resoluciji IMO A.744(18).

4. TANKERJI

Poleg točk, navedenih v oddelku 1, spadajo v razširjeni pregled tankerjev naslednje točke:

- 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 njegova vsebnost kisika,
- balastni tankerji: pregleda se vsaj en balastni tanker v tovorni coni, najprej skozi vstopno odprtino rezervoarja/dostop s krova in pozneje znotraj, če inšpektor najde očitne razloge za nadaljnji pregled,
- preveritev, ali na ladji obstajajo naslednji dokumenti, njihov pregled in potrditev, da jih je država zastave ali klasifikacijski zavod odobril:
 - (1) poročila o nadzorih konstrukcije,
 - (2) poročila o oceni stanja ladje,
 - (3) poročila o merjenju debeline,
 - (4) opisni dokument, naveden v Resoluciji IMO A.744(18).

5. POTNIŠKE LADJE, KI NISO ZAJETE V DIREKTIVI 1999/35/ES

Poleg točk, navedenih v oddelku C 1, spadajo v razširjeni pregled potniških ladij naslednje točke:

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

Če se zdi primerno, se lahko pregled nadaljuje, medtem ko je ladja na poti v pristanišče države članice ali iz njega, s privolitvijo poveljnika ali upravljavca ladje. Inšpektorji ne smejo ovirati plovbe ladje niti povzročati situacij, ki bi po poveljnikovem mnenju lahko ogrozile varnost potnikov, posadke in ladje.“

—

PRILOGA III

Priloga VIII se nadomesti z naslednjo:

„PRILOGA VIII

Objava podatkov o zadržanjih in inšpekcijskih pregledih v pristaniščih držav članic (iz člena 15)

I. Podatki, objavljeni v skladu s členom 15(1), morajo vključevati naslednje:

- ime ladje,
- številko IMO,
- vrsto ladje,
- tonažo (bt),
- leto zgraditve, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje,
- ime in naslov lastnika ladje ali upravljavca ladje,
- če ladje prevažajo tekoče ali trdne tovore v razsutem stanju, ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa,
- državo zastave,
- klasifikacijski zavod ali klasifikacijske zavode, odvisno od primera, ki je/so tej ladji izdal/izdali morebitna klasifikacijska spričevala,
- klasifikacijski zavod ali klasifikacijske zavode in/ali katero koli drugo stranko, ki je/so izdal/izdali tej ladji spričevala v skladu z veljavnimi konvencijami v imenu države zastave, z navedbo izdanih spričeval,
- pristanišče in datum zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda z navedbo, kadar je primerno, ali je bilo odrejeno zadržanje,
- pristanišče in datum zadnjega posebnega nadzora in ime organizacije, ki je izvedla ta nadzor,
- število zadržanj v preteklih 24 mesecih,
- državo in pristanišče zadržanja,
- datum razveljavitve zadržanja,
- trajanje zadržanja v dnevih,
- število ugotovljenih pomanjkljivosti in razloge za zadržanje, navedene jasno in nedvoumno,
- opis ukrepov, ki jih je sprejel pristojni organ in, kadar je primerno, klasifikacijski zavod, kot ukrepov, ki sledijo zadržanju,
- če se zavrne dostop ladje do katerega koli pristanišča znotraj Skupnosti, razloge za tak ukrep navesti jasno in nedvoumno,
- navedbo, kadar je primerno, ali je klasifikacijski zavod ali kateri koli drug zasebni organ, ki je izvedel nadzor, odgovoren za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupno privedle do zadržanja,
- opis ukrepov, sprejetih za ladjo, ki ji je bilo dovoljeno nadaljevati pot do najbližje ustrezne ladjedelnice ali ki ji je bil zavrnen dostop do pristanišča Skupnosti.

- II. Podatki o pregledanih ladjah, ki so objavljeni v skladu s členom 15(2), morajo vključevati naslednje:
- ime ladje,
 - številko IMO,
 - vrsto ladje,
 - tonažo (bt),
 - leto zgraditve,
 - ime in naslov lastnika ali upravljavca ladje,
 - če ladje prevažajo tekoče ali trdne tovore v razsutem stanju, ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa,
 - državo zastave,
 - klasifikacijski zavod ali klasifikacijske zavode, odvisno od primera, ki je/so tej ladji izdal/izdali morebitna klasifikacijska spričevala,
 - klasifikacijski zavod ali klasifikacijske zavode in/ali katero koli drugo stranko, ki je/so izdal/izdali tej ladji spričevala v imenu države zastave, v skladu z veljavnimi konvencijami, z navedbo izdanih potrdil,
 - državo, pristanišče in datum inšpekcijskega pregleda,
 - število in vrsto pomanjkljivosti.“
-

PRILOGA IV

Dodajo se naslednje priloge IX, X, XI in XII:

„PRILOGA IX

Inšpekcijsko poročilo, sestavljeno v skladu s členom 8

Inšpekcijsko poročilo mora vsebovati vsaj naslednje točke:

I. *Splošno*

1. Pristojni organ, ki je sestavil poročilo
2. Datum in kraj inšpekcijskega pregleda
3. Ime pregledane ladje
4. Zastava
5. Vrsta ladje
6. Številka IMO
7. Klicni znak
8. Bruto tonaža (bt)
9. Nosilnost (če je primerno)
10. Leto zgraditve, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje
11. Klasifikacijski zavod ali klasifikacijski zavodi, odvisno do primera, ki je/so izdal/izdali tej ladji morebitna klasifikacijska spričevala
12. Klasifikacijski zavod ali klasifikacijski zavodi in/ali katera koli druga stranka, ki je/so izdal/izdali tej ladji spričevala v imenu države zastave, v skladu z veljavnimi konvencijami
13. Ime in naslov lastnika ali upravljavca ladje
14. Ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa za ladje, ki prevažajo razsuti tovor v tekočem ali trdnem stanju
15. Končni datum sestave inšpekcijskega poročila
16. Navedba, da se podrobni podatki o inšpekcijskem pregledu ali zadržanju lahko objavijo.

II. *Podatki o inšpekcijskem pregledu*

1. Spričevala, izdana na podlagi ustreznih mednarodnih konvencij, organ ali organizacija, ki sta izdala zadevno(-a) spričevalo(-a), vključno z datumom izdaje in preteka veljavnosti
2. Deli ali elementi ladje, ki so bili pregledani (ob podrobnejšem ali razširjenem inšpekcijskem pregledu)
3. Vrsta inšpekcijskega pregleda (inšpekcijski pregled, podrobnejši inšpekcijski pregled ali razširjeni inšpekcijski pregled)
4. Vrsta pomanjkljivosti
5. Sprejeti ukrepi.

III. *Dodatni podatki ob zadržanju*

1. Datum odredbe o zadržanju
2. Datum razveljavitve odredbe o zadržanju
3. Vrsta pomanjkljivosti, ki upravičuje nalog za zadržanje (sklicevanje na konvencije, če je primerno)
4. Podatki o zadnjem vmesnem ali letnem nadzoru

5. Navedba, če je primerno, ali sta klasifikacijski zavod ali katera koli druga zasebna organizacija, ki sta izvedli nadzor, odgovorni za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupaj privedle do zadržanja
6. Sprejeti ukrepi.

PRILOGA X

Podatki, predloženi v okviru spremljanja izvajanja na podlagi člena 17

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

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

Te podatke morajo Komisiji sporočiti z uporabo naslednje vzorčne preglednice.

Pristanišče/območje	Število inšpektorjev s polnim delovnim časom	Število inšpektorjev s krajšim delovnim časom ⁽¹⁾	Pretvorba v polni delovni čas
Pristanišče X ...			
Pristanišče Y ...			
SKUPAJ			

⁽¹⁾ Kadar inšpekcijski pregledi, izvedeni v okviru pomorske inšpekcije, predstavljajo samo del inšpektorjevega dela, je treba celotno število inšpektorjev pretvoriti v enakovredno število inšpektorjev s polnim delovnim časom.

Ti podatki morajo biti predloženi na nacionalni ravni in za vsako pristanišče zadevne države članice. V tej prilogi pristanišče pomeni posamezno pristanišče in geografsko območje, ki ga pokriva en inšpektor ali skupina inšpektorjev, obsega pa več posameznih pristanišč, če je primerno. Isti inšpektor lahko dela v več kakor enem pristanišču/geografskem območju.

- 1.2 Celotno število posameznih ladij, ki so vplule v njihova pristanišča na nacionalni ravni.

2. Države članice morajo predložiti bodisi:

- (a) komisiji vsakih šest mesecev seznam gibanja posameznih ladij, ki so vplule v njihova pristanišča, razen za redne trajektne prevoze, ki vsebuje številko IMO ladij in datum prihoda; bodisi namesto tega
- (b) Sirenacu številke IMO in datum prihoda ladij, ki so vsak dan vplule v njihova pristanišča, razen za redne trajektne prevoze.

Države članice morajo predložiti Komisiji seznam rednih trajektnih prevozov iz točk (a) in (b) najpozneje v šestih mesecih po uveljavitvi te direktive, potem pa vsakokrat, kadar nastanejo spremembe pri teh storitvah.

PRILOGA XI

- A. KATEGORIJE LADIJ, KATERIM SE LAHKO ZAVRNE DOSTOP DO PRISTANIŠČ SKUPNOSTI (iz člena 7b(1))

1. Tankerji za prevoz plinov in tankerji za prevoz kemikalij.
2. Ladje za prevoz razsutega tovora.
3. Tankerji.
4. Potniške ladje.

- B. POSTOPKI V ZVEZI Z ZAVRNITVIJO DOSTOPA DO PRISTANIŠČ SKUPNOSTI (iz člena 7b(2))

1. Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 7b, mora pristojni pristaniški organ, v katerem je ladja zadržana drugič ali tretjič, odvisno od primera, pisno obvestiti poveljnika in lastnika ali upravljavca ladje o izdani odločbi za zavrnitev dostopa ladji.

Pristojni organ mora prav tako obvestiti pristojne upravne organe države zastave, zadevni klasifikacijski zavod, druge države članice, Komisijo, Centre administratif des affaires maritimes in Sekretariat MOU.

Odločba o zavrnitvi dostopa začne veljati takoj, ko dobi ladja dovoljenje za izplutje iz pristanišča po odpravi pomanjkljivosti, ki so privedle do zadržanja.

2. Da bi bila odločba o zavrnitvi dostopa razveljavljena, morata lastnik ali upravljavec ladje nasloviti uradno zahtevo na pristojni organ države članice, ki je izdal odločbo o zavrnitvi dostopa. Tej zahtevi mora biti priloženo potrdilo pristojnega upravnega organa države zastave, ki dokazuje, da je ladja popolnoma v skladu z veljavnimi določbami mednarodnih konvencij. Zahtevi o razveljavitvi odločbe o zavrnitvi dostopa mora biti prav tako priloženo, če je primerno, potrdilo klasifikacijskega zavoda, ki je ladjo klasificirala in ki priča o tem, da je ladja v skladu s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta družba določila.
3. Odločba o zavrnitvi dostopa je lahko razveljavljena samo, če ladjo v dogovorjenem pristanišču ponovno pregledajo inšpektorji pristojnega organa države članice, ki je izdala odločbo o zavrnitvi dostopa, in če je predloženo dokazilo, ki po mnenju te države članice potrjuje, da je ladja v celoti v skladu z veljavnimi zahtevami mednarodnih konvencij.

Če je dogovorjeno pristanišče znotraj Skupnosti, lahko pristojni organ države članice namembnega pristanišča s soglasjem pristojnega organa države članice, ki je izdal odločbo o zavrnitvi dostopa, dovoli ladji nadaljevanje plovbe do namembnega pristanišča, samo zato, da preveri, ali ladja izpolnjuje pogoje, določene v odstavku 2.

Ponovni pregled obsega razširjeni pregled, ki mora zajeti vsaj ustrezne točke oddelka C Priloge V.

Vse stroške tega razširjenega inšpekcijskega pregleda nosi lastnik ali upravljavec ladje.

4. Če rezultati razširjenega inšpekcijskega pregleda zadovoljijo državo članico v skladu z odstavkom 2, mora biti odločba o zavrnitvi dostopa razveljavljena. Lastnik ali upravljavec ladje mora biti o tem pisno obveščen.

Pristojni organ mora prav tako pisno sporočiti svojo odločitev pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevnemu klasifikacijskemu zavodu, drugim državam članicam, Komisiji, Centre administratif des affaires maritimes in Sekretariatu MOU.

5. Podatki o ladjah, ki jim je bil zavrnjen dostop do pristanišč Skupnosti, morajo biti dostopni v sistemu Sirenac in objavljeni v skladu z določbami člena 15 in Priloge VIII.

PRILOGA XII

Mednarodne zahteve in zahteve Skupnosti v zvezi s sistemi zapisovanja podatkov o vožnji

Ladje naslednjih kategorij, kadar pristajajo v pristanišču države članice Skupnosti, morajo biti opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o potovanju, ki izpolnjuje standarde zmogljivosti, določene v Resoluciji IMO A.861(20), in testne standarde, določene v standardu št. 61996 Mednarodne komisije za elektroniko (IEC):

- potniške ladje, zgrajene 1. julija 2002 ali po tem datumu,
- ro-ro potniške ladje, zgrajene pred 1. julijem 2002, najpozneje na datum prvega nadzora 1. julija 2002 ali po tem datumu,
- potniške ladje, razen ro-ro potniških ladij, zgrajene pred 1. julijem 2002, najpozneje do 1. januarja 2004,
- druge ladje, razen potniških, z nosilnostjo 3 000 bruto ton in več, zgrajene 1. julija 2002 ali po tem datumu.

Ladje naslednjih kategorij, zgrajene pred 1. julijem 2002, morajo, kadar pristajajo v pristanišču države članice Skupnosti, biti opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o plovi, ki izpolnjuje ustrezne standarde IMO:

- tovarne ladje z nosilnostjo 20 000 bruto ton in več, najpozneje na datum, ki ga določi IMO, ali najpozneje 1. januarja 2007, če ni odločitve IMO,
- tovarne ladje z nosilnostjo 3 000 bruto ton in več, vendar do 20 000 bruto ton, najpozneje na datum, ki ga določi IMO, ali najpozneje 1. januarja 2008, kadar ni odločitve IMO.“