

32001L0106

22.1.2002

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 19/17

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/106/ES

ze dne 19. prosince 2001,

kteřou se mění směrnice Rady 95/21/ES o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾ a s přihlédnutím ke společnému textu schválenému dohodovacím výborem dne 13. listopadu 2001,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 95/21/ES ⁽⁵⁾ zřizuje systém státní přístavní inspekce v Evropském společenství, založený na jednotných postupech inspekce a zadržení.
- (2) Je nutno zohlednit změny, k nimž došlo v úmluvách, protokolech, předpisech a rezolucích Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“)
- (3) Rozumí se, že v této směrnici nic nevede k přenesení funkcí států vlajky na státy přístavu, včetně funkcí uznaných subjektů, které jednají v zastoupení států vlajky.

(4) Některé lodě představují svým špatným stavem, vlajkou a svou minulostí zjevné riziko pro námořní bezpečnost a mořské prostředí; mezi nimi zejména lodě plující pod vlajkou státu uvedeného na černé listině, každoročně vydávané Pařížským memorandem jako „velmi vysoce rizikový“ nebo „vysoce rizikový“. Proto by jim měl být odpírán přístup do přístavů Společenství, není-li možno prokázat, že mohou být provozovány ve výsostných vodách Společenství bezpečně. Je nezbytné přijmout pokyny, které stanoví postupy použitelné v případě uložení a zrušení takového odepření přístupu. V zájmu průhlednosti by měl být zveřejňován seznam lodí, kterým byl přístup do přístavů Společenství odepřen.

(5) Zvláště závažné riziko nehod nebo znečištění představují lodě s vysokým cílovým faktorem, což zdůvodňuje nutnost jejich časté inspekce v přístavech Společenství, do kterých směřují.

(6) Kategorie lodí uvedené v příloze V směrnice Rady 95/21/ES rovněž představují vysoké riziko nehod nebo znečištění, jakmile dosáhnou určitého stáří. Dosažení jednotného přístupu ve Společenství brání široká pravomoc inspekčního orgánu při výběru lodí, které mají být podrobeny rozšířené inspekci. Proto je nezbytné učinit inspekci těchto lodí povinnou. Zejména vzhledem k nebezpečí vážného znečištění způsobovaného ropnými tankery a ke skutečnosti, že velká většina nedostatků vedoucích k zadržení se týká lodí starších než 15 let, by se měl režim rozšířené inspekce uplatňovat na ropné tankery od dosažení stáří 15 let.

(7) Obsah rozšířených inspekcí, pro které byly stanoveny pokyny, se může značně lišit podle uvážení inspekčního orgánu. Proto by tyto pokyny měly být povinné, aby bylo dosaženo ve Společenství jednotného přístupu. Mělo by však být upraveno udělení výjimky pro případ, kdy provedení inspekce těchto lodí, zejména vzhledem ke stavu nákladních nádrží nebo k provozním omezením týkajícím se činností nakládky a vykládky, je nemožné nebo by představovalo nadměrná rizika pro bezpečnost lodě, její posádky, inspektora nebo bezpečnosti přístavního areálu.

(8) Členské státy by měly být oprávněny pořádat povinné inspekce účelně, aby tak bylo dosaženo nejvyšší hodnoty přidáné rozšířeným inspekčním režimem, s přihlédnutím k různým provozním podmínkám a k využití spolupráce mezi přístavy a členskými státy, při dodržování celkových kvantitativních inspekčních cílů.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 212 E, 25.7.2000, s. 102 a Úř. věst. C 154, 29.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ Úř. věst. C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ Úř. věst. C 22, 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 30. listopadu 2000 (Úř. věst. C 228, 13.8.2001, s. 133). Společný postoj Rady ze dne 26. února 2001 (Úř. věst. C 101, 30.3.2001, s. 15) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 16. května 2001 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 24. října 2001 a rozhodnutí Rady ze dne 6. prosince 2001.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 1999/97/ES (Úř. věst. L 331, 23.12.1999, s. 67).

- (9) Protože nábor a výcvik kvalifikovaných inspektorů vyžaduje určitý čas, mělo by být členským státům povoleno vybudovat svou inspekční službu postupně; vzhledem k vlastnostem přístavu Rotterdam, zejména k objemu jeho provozu, by mělo být přijato ustanovení o možnosti mírného prodloužení lhůty pro nábor a výcvik inspektorů pro tento přístav.
- (10) Konstrukční závady lodě mohou zvyšovat riziko nehod na moři. V případě lodě přepravující hromadný náklad ropných látek mohou takové nehody mít pro životní prostředí katastrofální následky. Inspekční orgán by měl provést vizuální prohlídku přístupných částí lodě, aby odhalil každou vážnou korozi a přijal jakákoli nezbytná následná opatření, zejména ve vztahu ke klasifikačním společnostem, které jsou odpovědné za kvalitu lodních konstrukcí.
- (11) Rozšířená inspekce založená na povinném ověřování některých aspektů lodě vyžaduje značný rozsah času a organizace. Úkol připravit inspekci by měl být usnadněn, což zvýší její účinnost. Proto by měl velitel nebo provozovatel kterékoli lodi vplouvající do přístavu Společenství hlásit některé údaje provozní povahy.
- (12) Rostoucí význam státní přístavní inspekce v boji proti nestandardním praktikám vyplývá z celkového zvýšení úkolů inspektora. Proto by mělo být vyvíjeno zvláštní úsilí k předcházení zbytečným inspekčním a ke zkvalitnění informací inspektorů o obsahu inspekci provedených v předchozích přístavech. V důsledku toho by zpráva o inspekci vypracovaná inspektorem po provedení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce měla uvést, které části lodi již byly podrobeny inspekci. Inspektor v následujícím přístavu tak bude moci v případě potřeby rozhodnout, že neprovede inspekci dané části lodi, jestliže během předchozí inspekce na ní nebyla zjištěna žádná závada.
- (13) V oblasti lodních zařízení došlo k podstatnému technickému pokroku, který umožňuje automatické zaznamenávání údajů o plavbě (pomocí zařízení pro záznam údajů o plavbě – systém VDR – nebo „černých skříněk“) za účelem usnadnění vyšetřování po nehodě. Vzhledem k významu těchto zařízení pro námořní bezpečnost a souběžně s úsilím, které v této věci vyvíjí IMO, by tato zařízení měla být povinná po uplynutí nejvýše pětileté lhůty od vstupu této směrnice v platnost pro nákladní lodě postavené před 1. červencem 2002, které připlouvají do přístavů Společenství, a jejich nepřítomnost nebo nefunkčnost by měla být důvodem k zadržení.
- (14) Výsledek inspekce by měl být sdělen správě státu vlajky lodi podrobené inspekci nebo dané klasifikační společnosti za účelem zajištění účinnějšího sledování vývoje, případně i zhoršení stavu lodi, a přijetí nezbytných nápravných opatření, pokud ještě zbývá čas.
- (15) Nezáměrné znečištění ropnými látkami může způsobit značné škody na životním prostředí a hospodářství dané oblasti. Proto je nutné ověřit, zda jsou ropné tankery směřující do přístavů Evropského společenství proti takovým rizikům náležitě pojištěny.
- (16) Transparentnost informací o lodích podrobených inspekci a zadržených je klíčovým prvkem každé politiky sledující odrazení od používání nevyhovujících lodí. V této souvislosti je nezbytné zahrnout totožnost nájemce lodi do seznamu zveřejněných informací. Veřejnosti mají být poskytovány také úplnější a jasnější informace o inspekci a zadržení lodí provedených v přístavech Společenství. To se týká zejména informací o rozsáhlejších inspekci provedených na lodích orgány státu přístavu i klasifikačními společnostmi, jakož i vysvětlení opatření přijatých dotýčnými orgány státu přístavu nebo klasifikačními společnostmi po vydání příkazu k zadržení podle této směrnice.
- (17) Je důležité sledovat uplatňování této směrnice za účelem předcházení riziku odlišných úrovní bezpečnosti a narušování hospodářské soutěže mezi přístavy a regiony Společenství. Komise by proto měla mít podrobnější informace zejména o pohybech lodí v přístavu, aby mohla provádět podrobné zkoumání podmínek, za nichž se tato směrnice používá. Tyto informace mají být poskytovány Komisi dostatečně často, aby jí bylo umožněno rychleji zasahovat vždy při zjištění závady při uplatňování této směrnice.
- (18) Opatření nezbytná pro provádění směrnice Rady 95/21/ES by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 95/21/ES se mění takto:

1. Název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci“.

2. V článku 2 se body 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. „úmluvami“ rozumějí:

— Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66),

— Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74),

— Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, pozměňená protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78),

— Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78),

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72),
- Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (ITC 69),
- Úmluva o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (MOP č. 147) a
- Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992 (CLC 92),

spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a se souvisejícími předpisy závazné povahy, ve znění platném k 19. prosinci 2001.

2. „Pařížským memorandem“ rozumí Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, ve znění platném k 19. prosinci 2001.“

3. Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Inspekční orgán

Členské státy udržují vhodné vnitrostátní orgány námořní správy s potřebným počtem pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů (dále jen „příslušné orgány“), pro provádění inspekcí lodí a přijmou veškerá vhodná opatření, aby zajistily, že jejich příslušné orgány vykonávají své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice.“

4. V článku 5 se odstavce 1, 2 a 3 nahrazují tímto:

„1. Příslušný orgán každého členského státu vykoná ročně celkový počet inspekcí lodí uvedených v čl. 7 odst. 2, který odpovídá nejméně 25 % průměrného ročního počtu jednotlivých lodí, které vplují do jeho přístavů, vypočteného na základě tří posledních kalendářních let, za které je dostupná statistika.

2. a) S výhradou článku 7a příslušný orgán zajišťuje, aby každá loď nepodléhající rozšířené inspekci s cílovým faktorem v informačním systému Sirenac vyšším než 50 byla podrobena inspekci podle článku 6, pokud od poslední inspekce provedené v přístavu oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, uplynula doba delší než jeden měsíc.

b) Při výběru jiných lodí k provedení inspekce určují příslušné orgány pořadí takto:

- jako první jsou vybrány k provedení inspekce lodě uvedené v příloze I části I, bez ohledu na jejich cílový faktor,

- lodě uvedené v příloze I části II se vybírají v sestupném pořadí v závislosti na pořadí podle rozsahu hodnoty jejich cílového faktoru uvedené v informačním systému Sirenac.

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

- loď není uvedena v příloze I,
- při předchozí inspekci nebyly hlášeny žádné závady,
- neexistuje žádný zřejmý důvod pro provedení inspekce,
- odst. 2 písm. a) se na danou loď nevztahuje.“

5. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Povinná rozšířená inspekce určitých lodí

1. Loď patřící do některé z kategorií uvedených v příloze V oddílu A podléhá rozšířené inspekci po uplynutí 12 měsíců od poslední inspekce provedené v přístavu smluvního státu Pařížského memoranda.

2. Je-li taková loď vybrána k provedení inspekce podle čl. 5 odst. 2 písm. b), provede se rozšířená inspekce. Inspekce podle článku 6 však může být provedena v době mezi dvěma rozšířenými inspekcemi.

3. a) Provozovatel nebo velitel lodě, na kterou se vztahuje odstavec 1, hlásí všechny informace uvedené v příloze V oddílu B příslušnému orgánu členského státu každého přístavu navštíveného po uplynutí 12 měsíců od poslední rozšířené inspekce. Tyto informace se poskytují alespoň tři dny před očekávaným příjezdem lodě do přístavu nebo před opuštěním předchozího přístavu, jestliže se očekává, že plavba bude trvat méně než tři dny.

b) Každá loď, která nedodrží písmeno a), podléhá rozšířené inspekci v přístavu určení.

4. S výhradou článku 7a zajistí členské státy provedení rozšířené inspekce lodí, na kterou se vztahuje odstavec 3 a která má cílový faktor 7 nebo vyšší, v prvním přístavu navštíveném po uplynutí 12 měsíců od poslední rozšířené inspekce.

V případech, kdy členské státy nejsou s to včas zvýšit svou kapacitu k provádění všech požadovaných dodatečných inspekcí, zejména kvůli problémům spojeným s náborem a výcvikem inspektorů, dovoluje se jim, aby do 1. ledna 2003 postupně vybudovaly svou inspekční službu. Pro přístav Rotterdam může být tato lhůta prodloužena o šest měsíců. Každé takové prodloužení sdělí Komise členskými státy a Evropskému parlamentu.

5. Rozšířená inspekce se provádí postupem podle přílohy V oddílu C.

6. Existuje-li riziko, že změna nebo návrh změny Pařížského memoranda může oslabit rozsah povinnosti provádět rozšířené inspekce podle tohoto článku, předloží Komise neprodleně výboru zřízenému článkem 18 návrh opatření za účelem opětovného zavedení hodnot cílového faktoru odpovídajících cílům této směrnice.“

6. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7a

Postup v případě, že u některých lodí nelze inspekci provést

1. V případech, kdy členský stát z provozních důvodů není s to provést inspekci lodě s cílovým faktorem vyšším než 50 uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) nebo povinnou rozšířenou inspekci uvedenou v čl. 7 odst. 4, neprodleně informuje systém Sirenac, že se inspekce neuskutečnila.

2. Tyto případy se oznamují Komisi každých šest měsíců spolu s důvody neprovedení inspekce daných lodí.

3. Případy takového neprovedení inspekce nesmějí během žádného kalendářního roku překročit 5 % průměrného ročního počtu jednotlivých lodí přicházejících v úvahu pro inspekci, uvedených v odstavci 1 a zastavujících v přístavech členského státu, vypočteného za tři poslední kalendářní roky, za které je dostupná statistika.

4. Lodi uvedené v odstavci 1 podléhají inspekci stanovené v čl. 5 odst. 2 písm. a) nebo povinné rozšířené inspekci uvedené v čl. 7 odst. 4 v následujícím přístavu Společenství.

5. Podíl 5 %, uvedený v odstavci 3 bude do 22. července 2008 postupem podle článku 19 změněn, bude-li to považováno za vhodné na základě hodnocení Komise.“

7. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7b

Opatření k odepření přístupu některým lodím

1. Členský stát zajistí, aby lodi patřící do některé kategorie přílohy XI oddílu A byl odepřen přístup do jeho přístavů, s výjimkou situací uvedených v čl. 11 odst. 6, pokud tato loď

bud'

— pluje pod vlajkou státu uvedeného na černé listině zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda a

— byla během předchozích 24 měsíců v přístavu signatářského státu Pařížského memoranda zadržena vícekrát než dvakrát,

nebo

— pluje pod vlajkou státu, který je na černé listině zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda označen za „velmi vysoce rizikový“ nebo „vysoce rizikový“, a

— byla během předchozích 36 měsíců zadržena v přístavu signatářského státu Pařížského memoranda vícekrát než jednou.

Odepření přístupu nabývá účinnosti ihned po vydání povolení pro tuto loď k opuštění přístavu, v němž byla zadržena podruhé nebo potřetí.

2. Pro účely odstavce 1 členské státy dodržují postupy stanovené v příloze XI oddílu B.

3. Informace týkající se lodí, kterým byl na základě tohoto článku odepřen přístup do přístavů Společenství, zveřejňuje Komise každých šest měsíců.“

8. Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Zpráva veliteli lodě o inspekci

Po skončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy IX. Kopie této zprávy o inspekci předá veliteli lodě.“

9. V článku 9

a) se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí podle čl. 5 odst. 2 a článku 7 je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Při posuzování, zda by loď měla být zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze VI. V tomto ohledu je loď zadržena, není-li vybavena fungujícím zařízením automatického zaznamenávání údajů o plavbě, je-li jeho použití podle přílohy XII povinné. Není-li tuto závadu možné odstranit bezprostředně

v přístavu zadržení, může příslušný orgán lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do nejbližšího vhodného přístavu, kde bude závada bezprostředně odstraněna, nebo požadovat odstranění této závady ve lhůtě nejvýše 30 dnů. Pro tento účel se použijí postupy uvedené v článku 11.“;

c) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Vedou-li inspekce podle čl. 5 odst. 2 a článku 7 k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně písemně správu státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout (dále jen „správa vlajky“), nebo není-li to možné, konzula, nebo v jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně podání zprávy o inspekci. Dále, je-li to nezbytné, jsou informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané subjekty příslušné pro vydávání lodních osvědčení nebo osvědčení vydávaných v zastoupení státu vlajky podle mezinárodních úmluv.“

10. V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

11. V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Členské státy uplatňují předpisy o výměně informací a spolupráci mezi jejich příslušným orgánem a příslušnými orgány všech ostatních členských států a udržují zřízené operativní spojení mezi svým příslušným orgánem, Komisí a informačním systémem Sirenac zřízeným v Saint-Malo ve Francii.

Za účelem provádění inspekcí uvedených v čl. 5 odst. 2 a v článku 7 konzultují inspektoři veřejné i soukromé databáze týkající se inspekci lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému EQUASIS.“

12. V článku 15 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Informace uvedené v příloze VIII částech I a II a informace o změnách, pozastavení a odnětí klasifikační třídy uvedené v čl. 15 odst. 3 směrnice 94/57/ES musejí být dostupné v systému Sirenac. Jsou zveřejňovány prostřednictvím informačního systému EQUASIS co nejdříve po ukončení inspekce nebo po zrušení zadržení.“

13. V článku 15 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„5. Tímto článkem nejsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy o odpovědnosti.“

14. V článku 16 se vkládá nový odstavec, který zní:

„2a. V případě zadržení plavidla kvůli závadám nebo chybějícím platným osvědčením stanoveným v článku 9

a v příloze VI nese všechny náklady týkající se zadržení v přístavu majitel nebo provozovatel lodě.“

15. Články 17 a 18 se nahrazují tímto:

„Článek 17

Údaje k dohledu nad prováděním

Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v příloze X ve lhůtách stanovených v uvedené příloze.

Článek 18

Regulativní výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 12 směrnice 93/75/EHS.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.“

16. V článku 19 se návěti a písmeno a) nahrazují tímto:

„Tato směrnice může být změněna, aniž by byla rozšířena její oblast působnosti, postupem podle čl. 18 odst. 2 s cílem

a) upravit povinnosti, které jsou uvedeny v článku 5 (kromě čísla 25 % uvedeného v odstavci 1 zmíněného článku) a v člancích 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 a 17 a v přílohách, na které uvedené články odkazují, na základě zkušeností získaných při provádění této směrnice a s ohledem na vývoj Pařížského memoranda.“

17. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 19a

Sankce

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Takto stanovené sankce musejí být účinné, přiměřené a odrazující.“

18. V článku 20 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Dále Komise pravidelně informuje Evropský parlament a Radu o pokroku při provádění této směrnice v členských státech.“

19. V příloze I se část II nahrazuje zněním uvedeným v příloze I této směrnice.

20. V příloze II se

a) bod 10 nahrazuje těmito body:

„10. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou;

10a. Osvědčení vydaná v souladu s úmluvou STCW.“;

b) doplňuje nový bod, který zní:

„35. Osvědčení o pojištění nebo jakákoli jiná finanční záruka za občanskoprávní odpovědnost za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992).“

21. V příloze III bodu 1 se slova „II-8 a II-11“ nahrazují slovy „a II-8“.

22. Příloha V se nahrazuje zněním přílohy II této směrnice.

23. Příloha VI se mění takto:

a) v bodu 2 („Použitelnost hlavních kritérií“) se doplňuje nová položka, která zní:

„14. v případě nehody poskytovat co nejvíce informací.“;

b) v bodu 3.1 se slova „Chybějící platná osvědčení“ nahrazují slovy: „Chybějící platná osvědčení a doklady“;

c) v bodu 3.2 se doplňují nové položky, které znějí:

„15. Neprovádění programu rozšířených inspekcí podle úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI pravidla 2.

16. Nepřítomnost nebo nefunkčnost zařízení pro automatické zaznamenávání údajů o plavbě, je-li jeho používání povinné.“;

d) v bodu 3.6 se doplňuje nový bod, který zní:

„5. Složka zpráv o prohlídkách chybí nebo neodpovídá pravidlu 13G odst. 3 písm. b) úmluvy MARPOL.“

24. Příloha VIII se nahrazuje zněním přílohy III této směrnice.

25. Doplňují se přílohy IX, X, XI a XII, jejichž znění je obsaženo v příloze IV této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 22. července 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

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

Článek 3

Komise vyhodnotí uplatňování této směrnice nejpozději do 22. července 2006. Přezkum zahrne mimo jiné i počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě a počet provedených inspekcí, včetně povinných rozšířených inspekcí. Závěry tohoto hodnocení sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a na jeho základě rozhodne, zda je nutné navrhnout změnu této směrnice nebo další právní předpisy v této oblasti.

Článek 4

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

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státům.

V Bruselu dne 19. prosince 2001.

Za Evropský parlament

předsedkyně

N. FONTAINE

Za Radu

předsedkyně

A. NEYTS-UYTTEBROECK

PŘÍLOHA I

„II. Celkový cílový faktor

Za prioritní se považuje provedení inspekce těchto lodí:

1. Lodě vplouvající do přístavu členského státu poprvé nebo po dvanáctiměsíční a delší nepřítomnosti. Při používání těchto kritérií berou členské státy v úvahu rovněž inspekce provedené členy Pařížského memoranda. Chybějí-li pro tento účel odpovídající údaje, spoléhají se členské státy na dostupné údaje databáze Sirenac a provedou inspekci jen těch lodí, které nejsou registrovány v databázi Sirenac poté, co tato databáze byla dne 1. ledna 1993 zřízena.
2. Lodě, které nebyly během předchozích šesti měsíců podrobeny inspekci v žádném členském státě.
3. Lodě, jejichž statutární osvědčení o konstrukci a vybavení lodě, vydaná v souladu s úmluvami, a klasifikační osvědčení byla vydána organizacemi, které nejsou uznány podle podmínek stanovených směrnicí Rady 94/57/ES.
4. Lodě plující pod vlajkou státu uvedeného na černé listině zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda.
5. Lodě, kterým bylo povoleno opustit přístav členského státu za určitých podmínek, například:
 - a) závady, které mají být odstraněny před vyplutím;
 - b) závady, které mají být odstraněny v nejbližším přístavu, do kterého loď směřuje;
 - c) závady, které mají být odstraněny do 14 dnů;
 - d) závady, pro které byly stanoveny jiné podmínky.Jestliže byla k určité lodi přijata opatření a všechny závady byly odstraněny, přihlédne se k tomu.
6. Lodě, u nichž byly zaznamenány závady během předchozí inspekce, podle počtu závad.
7. Lodě zadržené v předchozím přístavu.
8. Lodě plující pod vlajkou země, která neratifikovala všechny příslušné mezinárodní úmluvy uvedené v článku 2 této směrnice.
9. Lodě klasifikované klasifikační společností s nadprůměrně vysokým koeficientem závad.
10. Lodě patřící do kategorií uvedených v příloze V oddílu A.
11. Lodě starší než 13 let.

Při určování pořadí důležitosti inspekce výše uvedených lodí přihlíží příslušný orgán k celkovému cílovému faktoru uvedenému v databázi informačního systému Sirenac, a to podle přílohy I oddílu I Pařížského memoranda. Vyšší cílový faktor znamená vyšší prioritu. Celkový cílový faktor je součtem použitelných hodnot cílového faktoru, definovaných v rámci Pařížského memoranda. Body 5, 6 a 7 se vztahují jen na inspekce provedené během posledních 12 měsíců. Celkový cílový faktor nesmí být nižší než úhrn hodnot stanovených pro lodě uvedené pod body 3, 4, 8, 9, 10 a 11.

Pro účely čl. 7 odst. 4 však nesmí celkový cílový faktor brát v úvahu bod 10.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA V

A. KATEGORIE LODÍ PODLÉHAJÍCÍCH ROZŠÍŘENÉ INSPEKCI (podle čl. 7 odst. 1)

1. Tankery na plyn a chemikálie, které jsou starší než 10 let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě.
2. Lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě.
3. Ropné tankery o hrubé nosnosti více než 3 000 RT a starší než 15 let, podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě.
4. Osobní lodě starší než 15 let kromě osobních lodí uvedených v čl. 2 písm. a) a b) nařízení Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly ⁽¹⁾.

B. INFORMACE SDĚLOVANÉ PŘÍSLUŠNÉMU ORGÁNU [podle čl. 7 odst. 3 písm. a)]

- A. jméno,
- B. vlajka,
- C. identifikační číslo IMO, je-li k dispozici,
- D. celková nosnost,
- E. datum stavby lodě podle data uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě,
- F. u tankerů:
 - F.a. sestava: jednoduchý trup, jednoduchý trup s oddělenými zátěžovými nádržemi, dvojitý trup,
 - F.b. stav nákladních a zátěžových nádrží: plné, prázdné, inertní,
 - F.c. objem a povaha nákladu,
- G. pravděpodobný čas příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice, vyžadovaný příslušným orgánem,
- H. plánovaná doba trvání postoje v přístavu,
- I. plánované práce v přístavu určení (nakládka, vykládka, jiné),
- J. plánované statutární prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské práce, které mají být vykonány během postoje lodě v přístavu určení.

C. POSTUPY PRO ROZŠÍŘENOU INSPEKCI URČITÝCH KATEGORIÍ LODÍ (podle čl. 7 odst. 5)

S výhradou jejich praktické proveditelnosti nebo jakýchkoli omezení týkajících se bezpečnosti osob, lodě nebo přístavu mají rozšířené inspekce zahrnout alespoň následující položky. Inspektoři si musejí být vědomi toho, že bezpečný výkon některých prací na lodi, například manipulace s nákladem, může být ohrožen, jestliže je vyžadováno, aby zkoušky, které mají na tyto práce přímý účinek, byly prováděny během nich.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

1. LODĚ OBECNĚ (kategorie v oddílu A)

- odstavení hlavního generátoru a nastartování nouzového generátoru,
- inspekce nouzového osvětlení,
- činnost nouzových požárních čerpadel se dvěma požárními hadicemi připojenými na hlavní požární potrubí,
- činnost stokových čerpadel,
- uzavírání vodotěsných dveří,
- spuštění jednoho záchranného člunu na vodu,
- zkouška nouzového dálkového zastavení, například kotlů, větrání a palivových čerpadel,
- zkouška hlavního kormidelního zařízení, včetně náhradního kormidelního zařízení,
- inspekce nouzového zdroje proudu pro rádiová zařízení,
- inspekce a ve vhodné míře i přezkoušení separátoru strojovny.

2. TANKERY NA PLYN A CHEMIKÁLIE

Kromě položek uvedených výše v oddílu 1 mají být považovány za součást rozšířené inspekce tankerů na plyn a chemikálie tyto položky:

- sledování nákladních nádrží a bezpečnostní zařízení ke kontrole teploty, tlaku a expanzního prostoru,
- zařízení na analyzování kyslíku a indikátory výbušnosti, včetně jejich kalibrace. Pro konkrétní přepravovaný náklad zařízení pro chemickou detekci (dmýchadlo) s příslušným počtem vhodných trubiček k detekci plynu,
- ochranné soupravy pro únik z kabin poskytující vhodnou ochranu dýchání a zraku pro každou osobu na lodi (jestliže to vyžadují produkty uvedené v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo v osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů),
- kontrola, zda jsou přepravované produkty uvedeny v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo v osvědčení způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo zkapalněných plynů,
- pevně instalované protipožární zařízení na lodi, buď pěnové, nebo používající suché chemikálie anebo jiné látky, požadované pro přepravovaný produkt.

3. LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ VOLNĚ LOŽENÝ NÁKLAD

Kromě položek uvedených výše v oddílu 1 mají být považovány za součást rozšířené inspekce lodí pro přepravu volně loženého nákladu tyto položky:

- možná koroze úchytů palubního strojního zařízení lode,
- možná deformace nebo koroze krytů jíců nákladních prostorů,
- možné praskliny nebo místní koroze příčných přepážek,
- přístup k nákladním prostorům,
- ověření přítomnosti následujících dokumentů na lodi, jejich prohlídka a ujištění se o jejich potvrzení státem vlajky nebo klasifikační společností:

1. zprávy o prohlídkách konstrukcí,
2. zprávy o hodnocení stavu lodě,
3. zprávy o měření tloušťky materiálu,
4. popisný dokument uvedený v rezoluci IMO A.744(18).

4. ROPNÉ TANKERY

Kromě položek uvedených výše v oddílu 1 mají být považovány za součást rozšířené inspekce tankerů tyto položky:

- pevný palubní pěnový systém,
- protipožární zařízení obecně,
- inspekce protipožárních clon ve strojovně, čerpací stanici a v ubytovacích prostorách,
- kontrola tlaku inertních plynů a obsahu kyslíku v nich,
- zátěžové nádrže: alespoň jeden zátěžový tank v nákladním prostoru, který má být prozkoumán nejprve ze vstupního revizního otvoru z nákladní nádrže nebo paluby, a v případě, že inspektor zjistí jasné důvody pro další inspekci, má být prozkoumán zevnitř,
- ověření přítomnosti následujících dokladů na lodi, jejich prohlédnutí a ujištění se o jejich potvrzení státem vlajky nebo klasifikační společností:
 1. zprávy o prohlídkách konstrukcí,
 2. zprávy o hodnocení stavu lodě,
 3. zprávy o měření tloušťky materiálu,
 4. popisný doklad uvedený v rezoluci IMO A.744(18).

5. OSOBNÍ LODĚ, NA KTERÉ SE NEVZTAHUJE SMĚRNICE 1999/35/ES

Kromě položek uvedených výše v oddílu C 1 mají být považovány za součást rozšířené inspekce osobních lodí také tyto položky:

- zkouška systému detekce požáru a poplachového systému,
- zkouška řádného uzavírání protipožárních dveří,
- zkouška systému místního rozhlasu,
- protipožární cvičení, při kterém musí být přinejmenším demonstrována všechna výstroj požárníků za účasti části pracovníků obsluhy cestujících,
- demonstrace znalostí klíčových členů posádky plánu opatření při poškození lodě.

Pokud je to považováno za vhodné a pokud s tím souhlasí velitel lodě nebo provozovatel lodě, může inspekce pokračovat během plavby lodě do přístavu nebo z přístavu členského státu. Inspektoři nesmějí překážet lodnímu provozu ani nesmějí vyvolávat situace, které by podle úsudku velitele lodě mohly ohrozit bezpečnost cestujících, posádky a lodě.“

PŘÍLOHA III

PŘÍLOHA VIII se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA VIII

Zveřejnění informací o zadržení a inspekcích v přístavech členských států (podle článku 15)

I. Informace zveřejněné podle čl. 15 odst. 1 musejí zahrnovat toto:

- jméno loď,
- identifikační číslo IMO,
- typ loď,
- hrubou prostornost (RT),
- rok stavby loď podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních loď,
- jméno a adresu majitele loď nebo provozovatele loď,
- u loď přepravujících hromadné kapalně nebo hromadné pevné náklady jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr plavidla a typ pronájmu,
- stát vlajky,
- klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, bylo-li vydáno,
- klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti anebo kteroukoli jinou osobu, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky, s uvedením vydaných osvědčení,
- přístav a datum poslední rozšířené inspekce, případně s uvedením informace, zda bylo nařízeno zadržení,
- přístav a datum poslední zvláštní prohlídky a název organizace, která tuto prohlídku provedla,
- počet zadržení během předchozích 24 měsíců,
- zemi a přístav zadržení,
- datum zrušení zadržení,
- počet dní trvání zadržení,
- počet zjištěných závad a důvody zadržení, v jasném a výslovném vyjádření,
- popis opatření přijatých příslušným orgánem, případně klasifikační společností, na dobu následující po zadržení,
- jestliže byl lodi odepřen přístup do kteréhokoli přístavu ve Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně,
- v náležitých případech informace o tom, zda klasifikační společnost nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení,
- popis opatření přijatých v případě loď, které bylo povoleno pokračovat v plavbě do nejbližší vhodné opravárenské loděnice nebo které byl odepřen přístup do přístavu Společenství.

- II. Informace o lodích podrobených inspekci, které byly zveřejněny podle čl. 15 odst. 2, musejí zahrnovat tyto údaje:
- jméno lodě,
 - identifikační číslo IMO,
 - typ lodě,
 - hrubou prostornost (RT),
 - rok stavby lodě,
 - jméno a adresu majitele nebo provozovatele lodě,
 - u lodí přepravujících hromadné kapalné nebo hromadné pevné náklady, jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr plavidla a typ pronájmu,
 - stát vlajky,
 - klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, jestliže bylo vydáno,
 - klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti anebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky, s uvedením vydaných osvědčení,
 - zemi, přístav a datum inspekce,
 - počet a povahu závad.“
-

PŘÍLOHA IV

Doplňují se tyto přílohy IX, X, XI a XII:

„PŘÍLOHA IX

Zpráva o inspekci vypracovaná v souladu s článkem 8

Zpráva o inspekci musí obsahovat alespoň níže uvedené body.

I. *Obecně*

1. Příslušný orgán, který tuto zprávu vypracoval
2. Datum a místo provedení inspekce
3. Jméno lodě podrobené inspekci
4. Vlajka
5. Typ lodě
6. Identifikační číslo IMO
7. Volací značka
8. Hrubá prostornost (RT)
9. Celková nosnost (přichází-li v úvahu)
10. Rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě
11. Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, jestliže bylo vydáno
12. Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti anebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky
13. Jméno a adresa majitele nebo provozovatele lodi
14. Jméno a adresa nájemce odpovídajícího za výběr plavidla a typ pronájmu v případě, že loď přepravuje hromadné kapalně nebo hromadné pevné náklady
15. Konečné datum vypracování zprávy o inspekci
16. Zmínka v tom smyslu, že podrobné informace o inspekci nebo zadržení mohou podléhat zveřejnění

II. *Informace o inspekci*

1. Osvědčení vydaná v rámci uplatňování příslušných mezinárodních úmluv orgánem nebo organizací, která vydala dané (daná) osvědčení, včetně dne vydání a dne pozbytí účinnosti
2. Části nebo prvky lodě, které byly podrobeny inspekci (v případě podrobné nebo rozšířené inspekce)
3. Typ inspekce (inspekce, podrobná inspekce, rozšířená inspekce)
4. Povaha závad
5. Přijatá opatření

III. *Doplňkové informace v případě zadržení*

1. Datum příkazu k zadržení
2. Datum zrušení příkazu k zadržení
3. Povaha závad opravňujících vydání příkazu k zadržení (případné odkazy na úmluvy)
4. Informace o poslední průběžné nebo výroční prohlídce

5. V náležitých případech informace o tom, zda klasifikační společnost nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení
6. Přijatá opatření

PŘÍLOHA X

Údaje poskytované v rámci sledování při uplatňování článku 17

1. Členské státy poskytují každoročně nejpozději do 1. dubna Komisi níže uvedené údaje za předchozí rok.

1.1. Počet inspektorů působících v jejich zastoupení v rámci státní přístavní inspekce.

Tyto údaje musejí být sdělovány Komisi s použitím tabulky tohoto vzoru.

Přístav/oblast	Počet inspektorů s plným úvazkem	Počet inspektorů s částečným úvazkem ⁽¹⁾	Počet inspektorů přepočtený na plný úvazek
Přístav X ...			
Přístav Y ...			
Celkem			

⁽¹⁾ Je-li inspekce prováděna v rámci státní přístavní inspekce, představuje jen část práce inspektorů. Proto je nutno převést celkový počet inspektorů na počet rovnající se počtu inspektorů s plným pracovním úvazkem.

Tyto údaje musejí být předkládány na celostátní úrovni a za každý přístav daného členského státu. Pro účel této přílohy se přístavem rozumí jednotlivý přístav a zeměpisná oblast, který nebo kterou má na starosti inspektor nebo tým inspektorů a která případně zahrnuje i několik jednotlivých přístavů. Tentýž inspektor může pracovat ve více než v jednom přístavu nebo ve více než v jedné zeměpisné oblasti.

1.2. Celkový celostátní počet jednotlivých lodí, které vpluly do jejich přístavů.

2. Členské státy musejí buď

- a) předkládat Komisi každých šest měsíců seznam pohybů jednotlivých lodí, kromě plavidel pravidelné trajektové přepravy, které vstoupily do jejich přístavů, s uvedením jejich identifikačního čísla IMO a dne příjezdu, nebo
- b) předkládat systému Sirenac identifikační číslo IMO a datum příjezdu lodí, kromě plavidel služeb pravidelné trajektové přepravy, které denně připlouvaly do jejich přístavů.

Členské státy musejí předkládat Komisi seznam plavidel služeb pravidelné trajektové přepravy uvedených v písmenech a) a b), a to nejpozději do šesti měsíců po provedení této směrnice a poté vždy, kdy v těchto službách dojde ke změnám.

PŘÍLOHA XI

- A. KATEGORIE LODÍ PODLEHAJÍCÍCH ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ SPOLEČENSTVÍ (podle čl. 7b odst. 1)

1. Ropné tankery přepravující zkapalněný plyn a ropné tankery přepravující chemikálie
2. Lodě přepravující hromadný náklad
3. Ropné tankery přepravující ropu
4. Osobní lodě

- B. POSTUPY PŘI ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ SPOLEČENSTVÍ (podle čl. 7b odst. 2)

1. Jsou-li podmínky uvedené v čl. 7b odst. 2 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je daná loď zadržena podruhé respektive potřetí, písemně informuje velitele loď a majitele nebo provozovatele loď o vydání příkazu k odepření přístupu této lodi do přístavu.

Příslušný orgán informuje také správní orgán státu vlajky, danou klasifikační společnost, ostatní členské státy, Komisi, Správní středisko pro námořní věci a sekretariát Pařížského memoranda.

Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile je dané lodi povoleno opustit přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.

2. Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz odepřít přístup. K této žádosti musí být přiloženo osvědčení správy státu vlajky, které uvádí, že daná loď plně odpovídá platným ustanovením mezinárodních úmluv. K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být případně přiloženo také osvědčení klasifikační společnosti, která tuto loď klasifikovala, z něž vyplývá, že tato loď odpovídá normám této klasifikační třídy stanoveným touto společností.
3. Příkaz k odepření přístupu lodě do přístavu může být zrušen jen po opětovné inspekci lodě v přístavu dohodnutém inspektory příslušného orgánu členského státu, který příkaz k odepření přístupu vydal, a jestliže budou předloženy důkazy, které tento členský stát ujišťují, že dané plavidlo plně odpovídá platným požadavkům mezinárodních úmluv.

Jestliže se dohodnutý přístav nachází ve Společenství, může příslušný orgán členského státu tohoto přístavu určení se souhlasem příslušného orgánu členského státu, který vydal příkaz odepřít přístup, povolit uvedené lodi, aby pokračovala v plavbě do daného přístavu určení výhradně za účelem ověření okolností, že tato loď splňuje podmínky uvedené v odstavci 2.

Opětovná inspekce spočívá v rozšířené inspekci, která musí zahrnout alespoň odpovídající body přílohy V oddílu C.

Všechny náklady této rozšířené inspekce nese majitel nebo provozovatel lodě.

4. Jestliže výsledky rozšířené inspekce uspokojují členský stát v souladu s odstavcem 2, je příkaz k odepření přístupu zrušen. O tom je nutné písemně informovat majitele nebo provozovatele lodě.

Příslušný orgán musí své rozhodnutí písemně oznámit také správnímu orgánu státu vlajky, dotýčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, Komisi, správnímu středisku námořních věcí a sekretariátu Pařížského memoranda.

5. Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů Společenství, musejí být k dispozici v systému Sirenac a musejí být zveřejněny podle článku 15 a přílohy VIII.

PŘÍLOHA XII

Mezinárodní požadavky a požadavky Společenství týkající se systému automatického zaznamenávání údajů o plavbě

Pokud loď, které patří do níže uvedených tříd, zastavují v přístavu členského státu Společenství, musejí být vybaveny zařízením pro automatické zaznamenávání údajů o plavbě, které odpovídá výkonovým normám schváleným rezolucí IMO A.861(20) a zkušebními normami stanovenými normou č. 61996 Mezinárodní komise pro elektroniku (IEC):

- osobní lodě postavené od 1. července 2002,
- osobní trajekty postavené před 1. červencem 2002: nejpozději v den první prohlídky uskutečněné od 1. července 2002,
- osobní lodě, kromě trajektů pro přepravu osob, postavené před 1. červencem 2002: nejpozději do 1. ledna 2004,
- lodě, kromě osobních, o hrubé nosnosti 3 000 RT a více, postavené od 1. července 2002.

Pokud loď patří do níže uvedených tříd a postavené před 1. červencem 2002 najíždějí do přístavu členského státu Společenství, musejí být vybaveny zařízením pro automatické zaznamenávání údajů o plavbě, které odpovídá příslušným normám IMO:

- nákladní lodě o hrubé prostornosti 20 000 RT a více: nejpozději do dne stanoveného IMO nebo, jestliže IMO den nestanovila, nejpozději do 1. ledna 2007,
 - nákladní lodě o hrubé prostornosti 3 000 RT a více, ale méně než 20 000 RT: nejpozději do dne stanoveného IMO nebo, jestliže IMO den nestanovila, nejpozději do 1. ledna 2008.“
-