

31999L0035

1.6.1999

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 138/1

## SMERNICA RADY 1999/35/ES

z 29. apríla 1999

## o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na článok 84 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom uvedeným v článku 189c zmluvy <sup>(3)</sup>,

(1) keďže sa v rámci spoločnej dopravnej politiky musia prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti osobnej námornej prepravy;

(2) keďže spoločenstvo je vážne znepokojené nehodami prevozných lodí, ktorých dôsledkom boli rozsiahle straty na životoch; keďže osoby, využívajúce v spoločenstve prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá, majú právo očakávať a spoliehať sa na primeranú úroveň bezpečnosti;

(3) keďže Rada svojou rezolúciou z 22. decembra 1994 o bezpečnosti prevozných lodí roll-on/roll-off na prepravu cestujúcich <sup>(4)</sup> vyzvala Komisiu, aby predložila návrhy režimu povinnej kontroly a riadenia bezpečnosti osobných prevozných lodí ro-ro v prístavoch spoločenstva, vrátane práva na vyšetrovanie námorných nešťastí;

(4) keďže najmä so zreteľom na rozmer osobnej námornej prepravy na vnútornom trhu je akcia na úrovni spoločenstva najúčinnnejšou cestou ustanovenia minimálnej spoločnej úrovne bezpečnosti lodí v spoločenstve;

(5) keďže akcia na úrovni spoločenstva je najlepším spôsobom zabezpečenia harmonizovaného presadzovania niektorých princípov, dohodnutých v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), zamedzujúc tak narušovaniu hospodárskej súťaže medzi rozličnými prístavmi a prevoznými loďami ro-ro a osobnými vysokorýchlostnými plavidlami spoločenstva;

(6) keďže so zreteľom na princíp proporcionality je smernica Rady vhodným právnym nástrojom, pretože poskytuje členským štátom rámec pre jednotné a povinné uplatnenie spoločných bezpečnostných noriem a zároveň ponecháva každému členskému štátu právo rozhodnúť, ktoré vykonávacie nástroje sú najvhodnejšie pre jeho vnútorný systém;

(7) keďže bezpečnosť lodí je primárne v právomoci vlajkových štátov; keďže každý členský štát by mal zabezpečiť splnenie bezpečnostných požiadaviek, ktoré sa vzťahujú na prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá plávajúce pod vlajkou uvedeného členského štátu a na spoločnosti, ktoré ich prevádzkujú;

(8) keďže štátna prístavná kontrola nezabezpečuje pravidelné hĺbkové preventívne kontroly a previerky prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel; keďže by sa preto malo preveriť, či spoločnosti a ich prevozné lode a plavidlá vyhovujú bezpečnostným normám dohodnutým v rámci IMO a prípadne, na regionálnej úrovni, aj systémom pravidelných povinných prehliadok hostiteľských štátov; keďže by sa malo spoločnostiam zabrániť, aby také prevozné lode a plavidlá prevádzkovali, ak prehliadky odhalia nebezpečný nesúlad s týmito bezpečnostnými normami;

(9) keďže táto smernica je adresovaná členským štátom v postavení hostiteľského štátu; keďže výkon povinností v uvedenom postavení sa zakladá na osobitných povinnostiach prístavného štátu, ktoré sú v úplnom súlade s Dohovorom OSN o námornom práve (Unclos) z roku 1982;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 108, 7.4.1998, s. 122.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 407, 28.12.1998, s. 106.<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu zo 7. októbra 1998 (Ú. v. ES C 328, 26.10.1998, s. 82), spoločná pozícia Rady z 21. decembra 1998 (Ú. v. ES C 49, 22.2.1999, s. 15) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 10. februára 1999 (dosiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).<sup>(4)</sup> Ú. v. ES C 379, 31.12.1994, s. 8.

- (10) keďže spoločné bezpečnostné normy by v záujme zvýšenia bezpečnosti a zabránenia narušovaniu hospodárskej súťaže sa mali uplatňovať pre všetky prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia, keď zabezpečujú pravidelnú prepravu v členských štátoch tak na medzinárodných plavbách, ako aj na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach mimo 20 míľového pobrežného pásma, kde sa môžu vylodiť stroskotanci, ponechávajúc členským štátom možnosť rozšíriť rozsah uplatňovania smernice aj na prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá prevádzkované na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach 20 míľového pobrežného pásma;
- (11) keďže je potrebné, aby hostiteľské štáty kontrolovali, či prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá prevádzkované v prístavoch spoločenstva spĺňajú niektoré harmonizované požiadavky pre osvedčovanie a kontrolu vlajkového štátu;
- (12) keďže uvedené prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá by aj v etape svojej stavby a počas celej svojej životnosti mali spĺňať príslušné klasifikačné normy, pokiaľ ide o stavbu a údržbu ich trupu, hlavného a pomocného strojného zariadenia, elektrickej inštalácie a systémov riadenia, a mali by byť vybavené plavebným záznamníkom, ktorý spĺňa príslušné medzinárodné požiadavky;
- (13) keďže hostiteľské štáty by mali kontrolovať, či spoločnosti poskytujúce uvedené služby prevádzkujú svoje prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá tak, aby zaručovali maximálnu bezpečnosť; keďže by sa zainteresovaným členským štátom, iným než vlajkový štát, mala dovoliť plná spoluúčasť na každom vyšetrovaní námorného nešťastia;
- (14) keďže je zásadnou otázkou kontrola, či sú správne predpisy tretieho vlajkového štátu v súlade s povinnosťou spoločností spolupracovať pri každom vyšetrovaní námorného nešťastia alebo nehody a vyhovieť pravidlám uznaných organizácií o klasifikácii a prípadne i osvedčovaní; keďže také správne predpisy by mali prijať používanie harmonizovaných postupov kontroly a osvedčovania;
- (15) keďže na zabezpečenie sústavného súladu prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel s požiadavkami tejto smernice by hostiteľské štáty mali vykonávať kontroly pred uvedením do prevádzky a potom v pravidelných intervaloch a vždy, keď dôjde k významnej zmene prevádzkových podmienok;
- (16) keďže na zníženie zaťaženia spoločností by sa ťažisko malo presunúť na predchádzajúce previerky a kontroly; prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá by mali byť vyňaté spod kontroly, keď sa potvrdilo, že vyhovujú tejto smernici o prevádzke na podobných tratiach a náhradné prevozné lode a plavidlá by mali mať prospech z osobitných úprav; keďže prevozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá, ktoré prešli kontrolou hostiteľského štátu s vyhovujúcim výsledkom, by nemali podliehať rozšíreným prehliadkam podľa smernice Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 týkajúcej sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov <sup>(1)</sup>;
- (17) keďže členské štáty by mali pri výkone svojich povinností hostiteľského štátu spolupracovať;
- (18) keďže členské štáty by mohli považovať za užitočnú pomoc uznaných organizácií, ktoré spĺňajú požiadavky smernice Rady 94/57/ES z 22. novembra 1994 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky a pre príslušné činnosti námorných úradov <sup>(2)</sup>;
- (19) keďže pri plánovaní kontrol by sa mala venovať primeraná pozornosť harmonogramom prevádzky a údržby prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel;
- (20) keďže členské štáty by mali zabezpečiť, aby ich vnútroštátne právne systémy umožňovali im a iným podstatne zainteresovaným členským štátom zúčastňovať sa alebo spolupracovať, alebo riadiť vyšetrovanie nehôd na základe ustanovení kódexu IMO pre vyšetrovanie námorných nešťastí; keďže výsledok takých vyšetrovaní by mal byť verejne sprístupnený;
- (21) keďže súbor sprievodných opatrení v oblastiach, ako sú navigačné plavebné systémy, plánovanie nepredvídaných udalostí a miestnych prevádzkových obmedzení ďalej zvýši bezpečnosť;
- (22) keďže na umožnenie monitorovania, ako sa uplatňuje táto smernica, by sa mala vytvoriť databáza informácií odvodených z kontrol,

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/42/ES (Ú. v. ES L 184, 27.6.1998, s. 40).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 20. Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 97/58/ES (Ú. v. ES L 274, 7.10.1997, s. 8).

- (23) keďže je potrebné, aby výbor zložený zo zástupcov členských štátov asistoval Komisii pri účinnom uplatňovaní tejto smernice; keďže výbor ustanovený podľa článku 12 smernice Rady 93/75/EHS z 13. septembra 1993 o minimálnych požiadavkách na plavidlá viazané na prístavy spoločenstva alebo opúšťajúce ich a vezúce nebezpečný alebo znečisťujúci náklad <sup>(1)</sup>, môžu prevziať uvedenú funkciu;
- (24) keďže niektoré ustanovenia smernice môže tento výbor prispôsobiť tak, aby ich uviedol do súladu s opatreniami spoločenstva alebo IMO a aby zlepšil ich režim s cieľom vziať do úvahy budúce zmeny a doplnky k Medzinárodnému dohovoru o ochrane ľudského života na mori z roku 1974 (SOLAS), ktorý nadobudol platnosť, a aby zabezpečila harmonizované uplatňovanie zmien a doplnkov k niektorým rezolúciám IMO bez rozširovania jej rozsahu pôsobnosti,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

##### Účel

Účelom tejto smernice je stanoviť systém povinných kontrol, ktoré zabezpečia vyššiu istotu bezpečnej prevádzky pravidelnej prepravy zabezpečovanej prevoznými loďami ro-ro a osobnými vysokorýchlostnými plavidlami do prístavov členských štátov spoločenstva a z nich a zabezpečia právo členských štátov na vykonávanie, účasť alebo spoluprácu pri vyšetrowaní všetkých námorných nešťastí alebo nehôd pri tejto preprave.

#### Článok 2

##### Definície

Na účely tejto smernice a jej príloh:

- a) „prevozná loď ro-ro“ je námorné osobné plavidlo so zariadením umožňujúcim cestným a kolajovým vozidlám naloženie a vylozenie a prepravu viac ako 12 cestujúcich;
- b) „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ je rýchle motorové plavidlo, definované v predpise 1, kapitoly X, Dohovoru SOLAS 1974, v znení ku dňu prijatia tejto smernice, ktoré prevezie viac ako 12 cestujúcich;

- c) „cestujúci“ je každá osoba, iná než:
- i) kapitán a členovia posádky alebo iné osoby zamestnané alebo najaté v akejkoľvek funkcii na palube lode v službe na tej lodi a
  - ii) dieťa, ktoré nedovršilo jeden rok veku;
- d) „Dohovor SOLAS 1974“ je Medzinárodný dohovor o ochrane ľudského života na mori spolu s protokolmi a zmenami a doplnkami k nemu, ktoré boli v platnosti v deň prijatia tejto smernice;
- e) „Kódex o vysokorýchlostných plavidlách“ je Medzinárodný kódex o bezpečnosti vysokorýchlostných plavidiel obsiahnutý v Rezolúcii Námorného bezpečnostného výboru IMO MSC 36 (63) z 20. mája 1994, v znení ku dňu prijatia tejto smernice;
- f) „pravidelná preprava“ je rad prevozov prevozných lodí ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla prevádzkovaných tak, aby slúžili premávke medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo rad plavieb z toho istého prístavu alebo do toho istého prístavu bez medziprístátí, buď:
- i) podľa uverejneného cestovného poriadku alebo
  - ii) plavbami, ktoré sú tak pravidelné alebo tak časté, že tvoria rozpoznateľné systematické rady;
- g) „morská oblasť“ je každá morská oblasť, uvedená v zozname zostavenom podľa článku 4 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode <sup>(2)</sup>;
- h) „osvedčenia“ sú:
- i) pre prevozné lode a osobné vysokorýchlostné plavidlá najímané na medzinárodné plavby, osvedčenia o bezpečnosti vydané podľa Dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien a doplnkov spolu s príslušnými záznamami o zariadeniach a prípadnými osvedčeniami o výnimkách a prevádzkovými povoleniami;
  - ii) pre prevozné lode a osobné vysokorýchlostné plavidlá najímané na vnútroštátne plavby, bezpečnostné certifikáty vydané podľa smernice 98/18/ES spolu s príslušnými záznamami o zariadeniach a prípadnými osvedčeniami o výnimkách a prevádzkovými povoleniami;
- i) „osvedčenie o výnimke“ je každé osvedčenie podľa ustanovení nariadenia I B/12 a) vi) Dohovoru SOLAS 1974;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 247, 5.10.1993, s. 19. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/74/ES (Ú. v. ES L 276, 13.10.1998, s. 7).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.

- j) „správa vlajkového štátu“ sú príslušné orgány štátu, pod ktorého vlajkou je prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo oprávnené plaviť sa;
- k) „hostiteľský štát“ je členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavu je prevozná loď alebo osobné vysokorychlostné plavidlo najaté na pravidelnú prepravu;
- l) „medzinárodná plavba“ je plavba po mori z prístavu členského štátu do prístavu mimo členského štátu alebo opačne;
- m) „vnútroštátna plavba“ je plavba v morských oblastiach z prístavu členského štátu do toho istého alebo iného prístavu vo vnútri uvedeného členského štátu;
- n) „uznaná organizácia“ je organizácia uznaná podľa článku 4 smernice 94/57/ES;
- o) „spoločnosť“ je spoločnosť prevádzkujúca jednu alebo viac prevozných lodí ro-ro, na ktoré bol vydaný dokument o zhode v súlade s článkom 5 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prevozných lodí roll-on/roll-off (prevozné lode ro-ro) <sup>(1)</sup>, alebo spoločnosť prevádzkujúca osobné vysokorychlostné plavidlo, na ktoré bol vydaný dokument o zhode podľa nariadenia IX/4 Dohovoru SOLAS 1974 v znení ku dňu prijatia tejto smernice;
- p) „Kódex pre vyšetrovanie námorných nešťastí“ je kódex pre vyšetrovanie námorných nešťastí a nehôd prijatý Rezolúciou zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997;
- q) „špecifická kontrola“ je kontrola hostiteľského štátu špecifikovaná v článkoch 6 a 8;
- r) „kvalifikovaný inšpektor“ je zamestnanec verejného sektora alebo iná osoba, riadne poverená príslušným orgánom členského štátu na výkon kontrol a prehliadok súvisiacich s osvedčeniami a spĺňajúca kritériá kvalifikácie a nezávislosti, špecifikované v prílohe V;
- s) „nedostatok“ je zistený stav, ktorý nie je v súlade s požiadavkami tejto smernice.

### Článok 3

#### Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na všetky prevozné lode ro-ro a osobné vysokorychlostné plavidlá plaviace sa do prístavov

alebo z prístavov členského štátu na pravidelných linkách bez ohľadu na svoju vlajku, keď sú najímané na medzinárodných plavbách alebo na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach triedy A, na ktorú odkazuje článok 4 smernice 98/18/ES.

2. Členské štáty môžu uplatniť túto smernicu na prevozné lode ro-ro a rýchle osobné členy, najímané na vnútroštátnych plavbách v iných morských oblastiach, než na ktoré odkazuje odsek 1. Za uvedených okolností sa príslušné pravidlá uplatňujú na všetky prevozné lode ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlá prevádzkované za tých istých podmienok, bez diskriminácie z dôvodu vlajky, štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia spoločnosti.

### Článok 4

#### Vstupné previerky požadované v súvislosti s prevoznými loďami ro-ro a osobnými vysokorychlostnými plavidlami

1. Pred začatím prevádzky prevozného lode ro-ro alebo osobného vysokorychlostného plavidla v pravidelnej preprave alebo do 12 mesiacov od dátumu, uvedeného v článku 19 ods. 1 pre prevozné lode ro-ro alebo osobné vysokorychlostné lode, ktoré v tom čase už sú v prevádzke v pravidelnej preprave, hostiteľské štáty budú kontrolovať, aby prevozné lode ro-ro a osobné vysokorychlostné plavidlá:

- mali platné osvedčenia vydané správou vlajkového štátu alebo uznanou organizáciou konajúcou v jeho mene;
- boli kontrolované na vydanie osvedčení v súlade s príslušnými postupmi a usmerneniami, ktoré sú prílohami rezolúcie zhromaždenia IMO A.746(18) o usmerneniach kontroly podľa harmonizovaného systému kontroly a osvedčovania na úrovni v čase prijatia tejto smernice alebo podľa postupov vypracovaných na dosiahnutie toho istého cieľa;
- spĺňali normy stanovené pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo pravidiel prijatých ako ekvivalent správou vlajkového štátu pre stavbu a údržbu ich trupu, strojného zariadenia, elektrickej inštalácie a systémov riadenia;
- sú vybavené plavebným záznamníkom (VDR), ktorý zabezpečí informácie prospešné pri vyšetrovaní možného nešťastia. VDR bude spĺňať výkonové normy podľa Rezolúcie zhromaždenia IMO A.861(20) z 27. novembra 1997 a zodpovedať skúšobným štandardom ustanoveným v norme Medzinárodnej elektrotechnickej komisie (IEC) č.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 320, 30.12.1995, s. 14. Nariadenia zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 179/98 (Ú. v. ES L 19, 24.1.1998, s. 35).

61996. Avšak VDR, umiestnené na palubách prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel, ktoré boli postavené pred účinnosťou tejto smernice, môžu byť vyňaté spod povinnosti spĺňať niektoré požiadavky. Toto vyňatie a podmienky, za ktorých by sa udeľovalo, budú prijaté v súlade s postupom ustanoveným v článku 16;

e) vyhovovali špecifickým požiadavkám stability schváleným na regionálnej úrovni a premietnutým do ich vnútroštátnych právnych predpisov v súlade s postupom oznamovania, ustanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov<sup>(1)</sup>, keď sú v prevádzke v uvedenom regióne a v preprave, kde sa uplatňujú vnútroštátne právne predpisy pod podmienkou, že uvedené požiadavky neprekračujú požiadavky špecifikované v prílohe k rezolúcii 14 (Požiadavky na stabilitu týkajúce sa dohody) z konferencie SOLAS 1995 a boli oznámené generálnemu tajomníkovi IMO postupom špecifikovaným v bode 3 uvedenej rezolúcie.

2. Odsek 1 písm. e) sa použije na osobné vysokorýchlostné plavidlá iba, ak je to vhodné.

#### Článok 5

##### Vstupné previerky požadované vo vzťahu k spoločnostiam a vlajkového štátu

Pred uvedením prevozného lode ro-ro a osobného vysokorýchlostného plavidla do prevádzky v pravidelnej preprave alebo do 12 mesiacov od dátumu podľa článku 19 ods. 1 pre prevozného lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá, ktoré už v prevádzke v pravidelnej preprave v uvedenom dátume sú, hostiteľský štát:

1. kontroluje, že spoločnosti, ktoré prevádzkujú alebo zamýšľajú prevádzkovať takú prevoznú loď alebo plavidlo v pravidelnej preprave:
  - a) vykonali potrebné opatrenia na zabezpečenie uplatňovania špecifických podmienok ustanovených v prílohe I a hostiteľským štátom zúčastneným na pravidelnej preprave preukázali súlad s týmto odsekom a s článkom 4;
  - b) vopred súhlasili, aby hostiteľské štáty a každý podstatne zainteresovaný členský štát mohol vykonať, plne sa zúčastniť alebo spolupracovať na vyšetrovaní námorného nešťastia alebo nehody podľa článku 12, a umožnili im prístup k informáciám uloženým vo VDR svojej prevozného lode alebo plavidla, ktorý bol účastníkom takého nešťastia alebo nehody.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica zmenená a doplnená smernicou 98/48/ES (Ú. v. ES L 217, 5.8.1998, s. 18).

2. Kontroluje pri takej prevozného lode alebo plavidle pod inou vlajkou, než vlajkou členského štátu, či uvedený vlajkový štát súhlasí s tým, že spoločnosť sa zaviazala splniť požiadavky tejto smernice.

#### Článok 6

##### Vstupné špecifické kontroly

1. Pred uvedením prevozného lode ro-ro a osobného vysokorýchlostného plavidla do prevádzky v pravidelnej preprave alebo do 12 mesiacov od dátumu podľa článku 19 ods. 1 pre prevozného lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá, ktoré už v prevádzke v pravidelnej preprave v uvedenom dátume sú, hostiteľské štáty vykonávajú vstupnú špecifickú kontrolu podľa príloh I a III, aby sa presvedčili, že prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo spĺňa potrebné podmienky bezpečnej prevádzky v pravidelnej preprave.

2. Keď sa tento článok uplatňuje pred uvedením do prevádzky, hostiteľské štáty určujú dátum vstupnej špecifickej kontroly, ktorý nenastane neskôr ako jeden mesiac od doručenia dokladov potrebných na dokončenie previerky podľa článkov 4 a 5.

#### Článok 7

##### Osobitné ustanovenia

1. Keď sa prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo prenajíma na inú pravidelnú prepravu, nový hostiteľský štát vezme čo najviac do úvahy previerky a kontroly vykonané podľa tejto smernice na uvedenej prevozného lode alebo plavidle pre prevádzku v pravidelnej preprave. Podmienkou je, aby novému hostiteľskému štátu tieto predchádzajúce previerky a kontroly vyhovovali a aby boli príslušné vzhľadom na nové prevádzkové podmienky. Články 4, 5 a 6 sa nemusia uplatniť pred začatím prevádzky prevozného lode ro-ro a osobného vysokorýchlostného plavidla v novej pravidelnej preprave.

2. Články 4, 5 a 6 sa nemusia uplatniť, keď prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo v prevádzke v pravidelnej preprave podľa tejto smernice, ktorý je v súlade s touto smernicou, prejde na inú pravidelnú prepravu podľa tejto smernice, kde sa príslušné hostiteľské štáty dohodli, že charakteristiky trasy sú podobné a všetky hostiteľské štáty sa zhodli na tom, že prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo spĺňa všetky požiadavky pre bezpečnú prevádzku v uvedenej preprave.

Na požiadanie spoločnosti môžu dotknuté hostiteľské štáty vopred potvrdiť svoj súhlas s podobnosťou charakteristiky trasy.

3. V prípadoch, keď sa vzhľadom na nepredvídané okolnosti musí zaviesť náhrada prevozného lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, aby sa zabezpečila kontinuita prepravy, a odseky 1 a 2 sa nedajú použiť, hostiteľský štát môže

povoliť začiatok prevádzkovania preoznej lode alebo plavidla pod podmienkou, že:

- a) vizuálna prehliadka a kontrola dokladov nevzbudia obavy, že preozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo nespĺňa potrebné požiadavky pre bezpečnú prevádzku a
- b) hostiteľský štát dokončí previerky a kontroly podľa článkov 4, 5 a 6 v priebehu jedného mesiaca.

#### Článok 8

##### Pravidelné špecifické kontroly a iné kontroly

1. Hostiteľské štáty vykonajú každých 12 mesiacov jedenkrát:

— špecifickú kontrolu podľa prílohy III a

— kontrolu počas pravidelnej prepravy, ktorej cieľom bude zodpovedať dostatok bodov v prílohách I, III a IV, aby hostiteľskému štátu preukázali, že preozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo naďalej spĺňa všetky potrebné podmienky bezpečnej prevádzky.

Vstupná špecifická kontrola podľa článku 6 sa považuje za špecifickú kontrolu na účely tohto článku.

2. Hostiteľský štát vykoná špecifickú kontrolu podľa prílohy III vždy, keď sa preozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo podrobili opravám, zmenám alebo úpravám väčšieho charakteru alebo keď ide o zmenu manažmentu alebo vlajky alebo o prevod triedy. V prípade zmeny manažmentu alebo vlajky alebo prevodu triedy však hostiteľský štát môže po zvážení predchádzajúcich previerok a kontrol vykonaných na preoznej lodi alebo plavidle a pod podmienkou, že bezpečná prevádzka preoznej lode alebo plavidla nie je touto zmenou alebo prevodom ovplyvnená, vyňať preoznú loď alebo plavidlo spod špecifickej kontroly požadovanej podľa tohto odseku.

3. Ak kontroly podľa odseku 1 potvrdia alebo ukážu nedostatky ohľadne požiadaviek tejto smernice zaručujúcich zamedzenie prevádzky, všetky náklady súvisiace s kontrolami v každom bežnom účtovnom období hradí spoločnosť.

#### Článok 9

##### Oznamovanie

Hostiteľské štáty bez zbytočného odkladu písomne informujú spoločnosti o výsledku previerok a kontrol podľa článkov 4, 5, 6 a 8.

#### Článok 10

##### Zamedzenie prevádzky

1. Hostiteľský štát zabráni prevádzke preoznej lode ro-ro a osobného vysokorychlostného plavidla v pravidelnej preprave:

- a) keď nemohol potvrdiť splnenie požiadaviek článkov 4 a 5;
- b) vždy, keď sa pri kontrolách podľa článkov 6 a 8 zistili nedostatky, ktoré predstavujú bezprostredné nebezpečenstvo pre ľudský život, preoznú loď alebo plavidlo, jeho posádku alebo cestujúcich;
- c) keď sa zistilo porušenie súladu s nástrojmi spoločenstva, uvedenými v prílohe II, ktoré predstavuje bezprostredné nebezpečenstvo pre ľudský život, preoznú loď alebo plavidlo, jeho posádku alebo cestujúcich;
- d) vždy, keď sa s vlajkovým štátom nekonzultovali záležitosti podľa článku 13 ods. 1 alebo 5,

pokiaľ hostiteľský štát nezistí, že nebezpečenstvo bolo odstránené a požiadavky smernice sú splnené.

Hostiteľský štát písomne informuje spoločnosť o rozhodnutí zabrániť prevádzke preoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorychlostného plavidla a uvedie všetky dôvody.

2. Keď je však preozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo už v prevádzke v pravidelnej preprave a zistili sa nedostatky, hostiteľský štát požiadajú spoločnosť, aby bez zbytočného odkladu alebo v presne definovanej a primeranej lehote vykonala potrebné opatrenia na ich nápravu za predpokladu, že nepredstavujú bezprostredné nebezpečenstvo pre preoznú loď alebo plavidlo, jeho posádku a cestujúcich. Po náprave nedostatkov príslušný hostiteľský štát preverí vykonanú nápravu na svoju úplnú spokojnosť. Ak sa tak nestane, zabráni prevádzkovaniu preoznej lode alebo plavidla.

3. Členské štáty v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi ustanovia a budú udržiavať vhodné postupy na uplatnenie práva spoločnosti odvolať sa proti rozhodnutiu zabrániť prevádzke. Odvolania by sa mali vybavovať rýchlo. Odvolanie nemá automaticky odkladný účinok pre rozhodnutie.

Príslušný orgán riadne informuje spoločnosť o jej práve odvolať sa voči rozhodnutiu.

4. V prípadoch, keď sa články 4, 5 a 6 uplatňujú pred uvedením prevozného lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla do prevádzky v pravidelnej preprave, musí sa rozhodnutie o zabránení prevádzky lode prijať do jedného mesiaca od vstupnej špecifickej kontroly a bezodkladne oznámiť spoločnosti.

#### Článok 11

##### Postupy súvisiace so vstupnými a pravidelnými špecifickými kontrolami

1. Prevozná loď ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá, ktoré boli podrobené špecifickým kontrolám na spokojnosť zúčastneného hostiteľského štátu (hostiteľských štátov), tento hostiteľský štát (hostiteľské štáty) vyjme spod rozšírených kontrol podľa článku 7 ods. 4 smernice 95/21/ES a rozšírených kontrol založených na jasných dôvodoch, že patria do kategórie osobných lodí podľa článku 7 ods. 1 a prílohy V.A.3 uvedenej smernice.

2. Správa dvoch alebo viacerých hostiteľských štátov zúčastnených na špecifickej kontrole tej istej lode alebo plavidla navzájom spolupracujú. Špecifické kontroly vykoná tím zložený z kvalifikovaných inšpektorov zúčastnených členských štátov. Vždy, keď je potrebné kvalitatívne posúdenie splnenia ustanovení súvisiacich s triedou, hostiteľské štáty zabezpečia, aby potrebné odborné znalosti boli v tíme zastúpené prípadne pribratím kontrolóra z uznanej organizácie. Inšpektori oznámia nedostatky správe hostiteľského štátu. Hostiteľský štát oznámi tieto informácie vlajkovému štátu, ak uvedený štát nie je hostiteľským štátom zúčastneným na kontrole.

3. Zúčastnený hostiteľský štát môže na požiadanie iného zúčastneného hostiteľského štátu súhlasiť s vykonaním kontroly.

4. Hostiteľské štáty na požiadanie spoločností prizvú správu vlajkového štátu, ktorý nie je hostiteľským štátom, aby bol zastúpený pri každej špecifickej kontrole podľa ustanovení tejto smernice.

5. Hostiteľské štáty pri plánovaní kontroly podľa článkov 6 a 8 venujú primeranú pozornosť harmonogramom prevádzky a údržby prevozného lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla.

6. Nálezy špecifických kontrol sa zaznamenávajú v správe, ktorej formát bude ustanovený v súlade s postupom uvedeným v článku 16.

7. V prípade pretrvávajúcej nehody medzi hostiteľskými štátmi o splnení požiadaviek článkov 4 a 5 ods. 1 správa niektorého hostiteľského štátu, zúčastneného na špecifickej kontrole, bezodkladne oznámi Komisii dôvody nehody.

8. Komisia bezodkladne začne konanie s cieľom rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 16.

#### Článok 12

##### Vyšetrovanie nehody

1. Členské štáty v rámci svojich vlastných vnútorných právnych systémov definujú právny štatút, ktorý im a každému inému podstatne zainteresovanému členskému štátu umožní zúčastňovať sa, spolupracovať alebo, keď to ustanovuje kódex pre vyšetrovanie námorných nešťastí, viesť vyšetrovanie každého námorného nešťastia alebo nehody, ktorej účastníkom je prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo.

2. „Podstatne zainteresovaný štát“, „štát riadiaci vyšetrovanie“ a „námorné nešťastie“ majú ten istý význam ako v kódexe pre vyšetrovanie námorných nešťastí.

3. Keď je prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo účastníkom námorného nešťastia, vyšetrovací postup začne štát, v ktorého vodách k nešťastiu alebo incidentu došlo alebo ak sa tak stalo v iných vodách, potom posledný členský štát, ktorý prevozná loď alebo plavidlo navštívilo. Tento štát bude naďalej zodpovedný za vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými podstatne zainteresovanými štátmi dovedy, pokiaľ sa vzájomne nedohodne, ktorý štát bude riadiť vyšetrovanie.

4. Členské štáty riadiace, zúčastnené alebo spolupracujúce na takých vyšetrovaniach zabezpečia, aby vyšetrovanie bolo uzavreté najefektívnejším spôsobom a v čo najkratšom čase, s prihliadnutím na kódex pre vyšetrovanie námorných nešťastí.

5. Členské štáty zabezpečia, aby správy, ktoré budú výsledkom takého vyšetrovania boli uverejnené v súlade s bodom 12.3 kódexu pre vyšetrovanie námorných nešťastí a oznámené Komisii.

#### Článok 13

##### Sprievodné opatrenia

1. Členské štáty vydávajúce alebo uznávajúce osvedčenie o výnimke spolupracujú so zúčastneným hostiteľským štátom alebo správou vlajkového štátu na vyriešení nehody týkajúcej sa vhodnosti výnimiek pred vstupnou špecifickou kontrolou.

2. Členské štáty by mali prevádzkovať pobrežné navigačné systavy navádzania a iné informačné systémy v súlade s rezolúciou IMO A.795(19), aby pomáhali prevozným lodiam ro-ro a osobným vysokorychlostným plavidlám v bezpečnom vykonávaní pravidelnej prepravy alebo jej časti, za bezpečnosť ktorej zodpovedajú.

3. Každý členský štát poskytne Komisii kópie vyšetrovacích správ podľa článku 11 ods. 6, prípadne označené identifikačným číslom IMO. Komisia môže, v súlade s postupom uvedeným v článku 16, rozhodnúť o vhodných prostriedkoch na umiestnenie identifikačného čísla na iných plavidlách. Ak sú na pravidelnej preprave zúčastnené dva alebo viaceré hostiteľské štáty, môže údaje poskytnúť jeden z týchto hostiteľských štátov. Komisia založí a bude udržiavať databázu obsahujúcu poskytnuté informácie. O podmienkach prístupu do databázy sa rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 16.

4. Členské štáty zabezpečia, aby spoločnosti prevádzkujúce prevozné lode ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlá v pravidelnej preprave do ich prístavov alebo z nich boli schopné udržiavať a vykonať komplexný systém bezpečnostného plánovania nepredvídaných udalostí na lodiach. Na tento účel využívajú rámec vytvorený Rezolúciou zhromaždenia IMO A.852(20) o usmernení štruktúry komplexného systému riadenia nepredvídaných udalostí. Ak sú dva alebo viaceré členské štáty zúčastnené na pravidelnej preprave ako hostiteľské štáty, spoločne vytvoria plán pre rozličné trasy (trate, linky).

5. Členské štáty zabezpečia svoju plnú účasť vo funkcii hostiteľských štátov správou vlajkového štátu pred vydaním povolenia prevádzky osobného vysokorychlostného plavidla v súlade s ustanoveniami odseku 1.9.3 Kódexu o vysokorychlostných plavidlách. Zabezpečia, aby sa vytvorili alebo udržiavali prevádzkové obmedzenia, potrebné na ochranu života, prírodných zdrojov a pobrežných činností, ktoré si vyžiada miestna situácia, a vykonajú opatrenia na zabezpečenie dodržiavania týchto obmedzení.

#### Článok 14

### Spolupráca medzi hostiteľskými štátmi

Hostiteľské štáty, zúčastnené na tej istej pravidelnej preprave, nadviažu vzájomnú spoluprácu pri uplatňovaní tejto smernice.

#### Článok 15

### Podporné opatrenia

Členské štáty informujú tretie štáty, ktoré majú buď povinnosti vlajkového štátu, alebo podobné povinnosti ako hostiteľský štát voči prevozným lodiam ro-ro alebo osobným vysokorychlostným plavidlám, spadajúce do rámca tejto smernice a prevádzkované medzi prístavom členského štátu a prístavom tretieho štátu o požiadavkách, ktoré ukladá táto smernica každej

spoločnosti zabezpečujúcej pravidelnú prepravu do prístavu alebo z prístavu spoločenstva.

#### Článok 16

### Regulačný výbor

1. Komisii asistuje výbor ustanovený podľa článku 12 ods. 1 smernice 93/75/EHS.
2. Zástupca Komisie predloží výboru návrh opatrení, ktoré sa majú vykonať. Výbor vydá svoje stanovisko k návrhu v lehote, ktorú podľa naliehavosti záležitosti môže stanoviť predseda. V prípade rozhodnutí, ktoré prijíma Rada na návrh Komisie, schvaľuje stanovisko väčšina uvedená v článku 148 ods. 2 zmluvy. Hlasy zástupcov členských štátov sa vo výbere hodnotia spôsobom, ktorý je uvedený v uvedenom článku. Predseda nehlasuje.
3. a) Komisia prijme navrhované opatrenia, ak sú v súlade so stanoviskom výboru.  
b) Ak navrhované opatrenia nie sú v súlade so stanoviskom výboru alebo nebolo stanovisko vydané, Komisia bezodkladne predloží výboru návrh týkajúci sa prijímaných opatrení. Rada koná kvalifikovanou väčšinou. Ak do uplynutia ôsmich týždňov od dátumu podania žiadosti o súhlas Rada nekonala, prijme navrhované opatrenia Komisia.

#### Článok 17

### Postup pri zmenách a doplnkoch

V súlade s postupom uvedeným v článku 16:

- a) prílohy;
- b) definície;
- c) odkazy na nástroje spoločenstva;
- d) odkazy na rezolúcie IMO

možno meniť a dopĺňať v rozsahu potrebnom na ich uvedenie do súladu s opatreniami spoločenstva alebo IMO, ktoré nadobudli účinnosť, ale bez rozšírenia rozsahu tejto smernice.

Aj prílohy možno meniť a dopĺňať v súlade s postupom uvedeným v článku 16, keď je potrebné zlepšiť pomery ustanovené touto smernicou, ale bez rozšírenia jej rozsahu pôsobnosti.



**Článok 18****Pokuty**

Členské štáty ustanovia systém pokút za porušenie vnútroštátnych právnych predpisov, prijatých na základe tejto smernice, a vykonajú všetky potrebné opatrenia, aby sa uvedené pokuty uplatňovali. Takto zabezpečené pokuty musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

**Článok 19****Uplatňovanie**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia, potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, najneskôr do 1. decembra 2000 a bezodkladne o tom informujú Komisiu.
2. Ustanovenia článku 4 ods. 1 písm. d) sa budú uplatňovať najneskôr do 30 mesiacov od dátumu uverejnenia normy IEC č. 61996 alebo do 1. januára 2001, podľa toho, ktorý z týchto dátumov nastane neskôr.
3. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
4. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenia vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

**Článok 20****Posudzovanie uplatňovania**

Tri roky od dátumu podľa článku 19 ods. 1 Komisia na základe informácií, ktoré jej poskytnú členské štáty v súlade s článkom 13, posúdi uplatňovanie tejto smernice.

**Článok 21****Účinnosť**

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

**Článok 22****Adresovanie**

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Luxemburgu 29. apríla 1999

Za Radu  
predseda  
W. MÜLLER

## PRÍLOHA I

## ŠPECIFICKÉ PODMIENKY PRE SPOLOČNOSTI

podľa článku 5 ods. 1 a článkov 6 a 8

Spoločnosti majú zabezpečiť, aby na palube ich prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel:

1. mal kapitán vhodné informácie o pobrežných navigačných navádzacích a iných informačných systémoch, ktoré má k dispozícii na pomoc pri bezpečnom riadení cesty predtým, než loď alebo plavidlo vypláva, a aby využíval navigačné navádzacie a informačné systémy ustanovené členskými štátmi;
2. sa uplatňovali príslušné ustanovenia odsekov 2 až 6 MSC/obežníka 699 o revízii usmernenia týkajúceho sa bezpečnostných pokynov pre cestujúcich;
3. tabuľa s pracovnými predpismi lode bola umiestnená na ľahko prístupnom mieste a aby obsahovala:
  - a) poriadok prevádzky na mori a prevádzky v prístave a
  - b) maximálny počet hodín služby alebo minimálny počet hodín odpočinku hliadky;
4. kapitán nebol obmedzovaný v žiadnom rozhodnutí, ktoré je podľa jeho odborného úsudku potrebné na bezpečnú navigáciu a operáciu, najmä v drsnom počasí a pri vlnobití;
5. kapitán viedol záznamy o navigačných činnostiach a udalostiach, ktoré boli dôležité pre bezpečnosť plavby;
6. každé poškodenie alebo trvalý ohyb dverí trupu a pridruženého oplechovania trupu, ktoré by mohlo ovplyvniť integritu lode alebo plavidla, a všetky nedostatky v zabezpečovacích zariadeniach takých dverí sa promptne hlásili tak správe vlajkového štátu, ako aj hostiteľskému štátu a aby sa urýchlene opravili na ich spokojnosť;
7. bol dostupný aktuálny cestovný poriadok vylodením prevozných lodí ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla na cestu. Cestovný poriadok sa vypracuje presne podľa usmernenia v rezolúcii MSC... (70) o usmernení pre plánovanie plavieb;
8. cestujúcim boli oznámené všeobecné informácie o dostupných službách a pomoci starším a zdravotne postihnutým osobám na palube a aby boli dostupné vo forme vhodnej pre osoby s poškodeným zrakom.

—————

## PRÍLOHA II

## ZOZNAM NÁSTROJOV SPOLOČENSTVA

(podľa článku 10 ods. 1 písm. c)

- Smernica Rady 93/75/EHS z 13. septembra 1993 o minimálnych požiadavkách na plavidlá viazané na prístavy spoločenstva alebo opúšťajúce ich a prepravujúce nebezpečné alebo znečisťujúce náklady (Ú. v. ES L 247, 5. 10. 1993, s. 19). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/74/ES (Ú. v. ES L 276, 13. 10. 1998, s. 7);
  - Smernica Rady 94/58/ES z 22. novembra 1994 o minimálnej úrovni školenia námorníkov (Ú. v. ES L 319, 12. 12. 1994, s. 28). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/35/ES (Ú. v. ES L 172, 17. 6. 1998, s. 1), uplatní sa podľa možnosti;
  - Nariadenie Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prevozných lodí roll-on/roll-off (prevozné lode ro-ro) (Ú. v. ES L 320, 30. 12. 1995, s. 14). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 179/98 (Ú. v. ES L 19, 24. 1. 1998, s. 35).
-

## PRÍLOHA III

## POSTUPY PRI ŠPECIFICKÝCH KONTROLÁCH

(podľa článkov 6 a 8)

1. Špecifické kontroly majú zabezpečiť, aby boli splnené zákonné podmienky, najmä stavby, členenia a stability, strojného a elektrického zariadenia, zaťaženia, stability, požiarnej ochrany, maximálneho počtu cestujúcich, záchranných prostriedkov a prevozu nebezpečných nákladov, rádiokomunikácií a navigácie, aby slúžili svojmu účelu a podľa možnosti aby zahrňovali aspoň:
  - spúšťanie núdzového generátora,
  - kontrolu núdzového osvetlenia,
  - kontrolu núdzového zdroja energie pre rozhlasovú inštaláciu,
  - skúšku lodného rozhlasu,
  - požiarny nácvik vrátane ukážky schopnosti používať požiarňický výstroj,
  - prevádzku núdzového požiarneho čerpadla s dvoma hadicami pripojenými v prevádzke k hlavnému požiarnému rozvodu,
  - skúšky diaľkového ovládania hlavných uzáverov prívodu paliva do kotlov, hlavného a pomocných motorov a vypínačov vetracích ventilátorov,
  - skúšky diaľkového a lokálneho ovládania požiarňických klapiek,
  - skúšky systémov požiarnej detekcie a signalizácie,
  - skúšky riadneho uzavretia požiarňických dvier,
  - prevádzku drenážnych čerpadiel,
  - zatváranie vodotesných priedelových dverí; tak z miest lokálneho, ako aj diaľkového ovládania,
  - ukážka, ktorou sa preukáže, že vedúci členovia posádky sú oboznámení s havarijným plánom,
  - spustenie aspoň jedného služobného záchranného člnu a jedného záchranného člnu, naštartovania a odskúšanie ich hnacieho (propulzného) a kormidelného systému a ich vrátenie z vody do pohotovostnej polohy na palube,
  - kontrolu, či všetky služobné a záchranné člny zodpovedajú svojmu evidenčnému stavu,
  - skúšky pohonu kormidla lode alebo plavidla a pomocného kormidelného zariadenia.
2. Špecifické kontroly zahrňujú previerku systému plánovanej údržby na palube.
3. Špecifické kontroly sa zameriavajú na oboznámenie členov posádky a ich uplatnenie s bezpečnostnými postupmi, havarijnými postupmi, údržbou, pracovnými postupmi, bezpečnosťou cestujúcich, postupmi na mostíku a pri manipulácii s nákladom a vozidlami. Kontroluje sa schopnosť námorníka rozumieť a podľa potreby vydávať rozkazy a pokyny a hlásiť v spoločnom pracovnom jazyku, v ktorom sa vedie lodný denník. Kontroluje sa dokumentárna evidencia, že členovia posádky úspešne absolvovali osobitné školenie, najmä:
  - nácvik riadenia skupiny v prípade krízového stavu,
  - nácvik oboznamovania s postupmi,

- bezpečnostný nácvik pre personál zabezpečujúci priamu záchrannú pomoc cestujúcim v priestoroch cestujúcich a najmä starším a zdravotne postihnutým osobám v núdzi a
- nácvik krízového manažmentu a riadenia ľudského chovania.

Špecifická kontrola zahŕňa posúdenie, či rozpis služieb nespôsobuje zbytočnú únavu najmä hliadkovacieho personálu.

4. Osvedčenia o spôsobilosti členov posádky, vydané tretími štátmi, sú uznané, len keď sú v súlade s nariadením 1/10 revidovaného Medzinárodného dohovoru o štandardoch školenia, osvedčovania a dozoru pre námorníkov z roku 1978 (Dohovor STCW).

—

## PRÍLOHA IV

**INDIKATÍVNE USMERNENIE PRE KVALIFIKOVANÝCH INŠPEKTOROV PRI VÝKONE NÁMATKOVÝCH KONTROL POČAS PRAVIDELNEJ PLAVBY**

(podľa článku 8 ods. 1)

1. *Informácie o cestujúcich*

Overiť, či sa neprekročil počet cestujúcich, na ktorý má prevozná loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostného plavidlo (ďalej len „loď“) osvedčenie a či systém na registráciu informácií o cestujúcich je v súlade s nariadeniami a je účinný. Určiť, ako sa dostane ku kapitánovi informácia o celkovom počte cestujúcich a ak je to vhodné, ako sú zahrnutí do celkového počtu cestujúcich na spätočnej ceste tí cestujúci, ktorí podnikajú spätočnú plavbu bez vystúpenia na breh.

2. *Informácie o zatažení a stabilite*

Overiť, ak je to vhodné, či sú namontované spoľahlivé merače ponoru a či sa používajú. Či sú vykonané opatrenia zabezpečujúce, aby loď nebola preťažená, a príslušná priedelová vodoryska nebola ponorená. Či bolo podľa predpisu vykonané posúdenie zataženia a stability. Či tovar, vozidlá a ostatný náklad bol odvážený podľa predpisu a údaje odovzdané lodi, aby sa využili pri posúdení zataženia a stability, a či sú havarijné plány stále vyvesené a dôstojníci lode dostali príručky s havarijnými informáciami.

3. *Bezpečnosť na mori*

Zabezpečiť, aby bola loď schopná plavby na mori pred vyplávaním z kotviska, postupom, ktorý by mal zahŕňať hlásenia o tom, že celý plášť je vodotesný a dvere odolné proti rozstrekovanej vode sú zatvorené. Všetky dvere paluby na prevážanie vozidiel sú zatvorené predtým, než loď vypláva z kotviska alebo ostanú otvorené dostatočne dlho, len aby umožnili zatvorenie ochrany provy, zatváracie zariadenia provy, kormy a bočných dverí a zabezpečenie signalizačných svetiel a dohľadu pomocou TV nad ich stavom z veliteľského mostíka. Zistiť a návestnými svetlami signalizovať všetky ťažkosti, najmä dverových spínačov.

4. *Bezpečnostné oznamy*

Forma rutinných bezpečnostných hlásení a vyvesovanie pokynov a usmernenia o postupoch v prípade havárie vo vhodnom jazyku (jazykoch). Overiť, či sa pravidelný bezpečnostný oznam koná na začiatku plavby a možno ho počuť vo všetkých verejných priestoroch, vrátane otvorených palúb, na ktoré majú prístup cestujúci.

5. *Záznamy do lodného denníka*

Kontrolovať lodný denník, aby sa zabezpečilo, že sa zapisujú záznamy ohľadne uzavretia čela provy, kormy a ostatných vodotesných dverí a dverí odolných proti rozstrekovanej vode, nácviky podrozdeľovania vodotesných dverí, skúšky kormidelného zariadenia atď. Tiež zapisovať ponory, výšku voľného boku a stabilitu, ako aj spoločný pracovný jazyk posádky.

6. *Nebezpečný tovar*

Overiť, či každý náklad nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru sa preváža v súlade s príslušnými nariadeniami, a najmä či vyhlásenie týkajúce sa nebezpečného a znečisťujúceho tovaru je zabezpečené spolu s prepravným manifestom alebo s plánom rozmiestnenia nákladu na lodi; či naloženie určitého nákladu na osobné lode je povolené a či nebezpečný a znečisťujúci tovar je ako taký riadne označený, oštitkovaný, uložený, zabezpečený a oddelený.

Overiť, či vozidlá prepravujúce nebezpečný a znečisťujúci tovar sú riadne označené štítkami a zabezpečené; či pri prevoze nebezpečného a znečisťujúceho tovaru je kópia príslušného prepravného dokumentu alebo plánu rozmiestnenia nákladu na lodi dostupná na brehu; či je kapitán informovaný o oznamovacích povinnostiach podľa smernice 93/75/EHS a o pokynoch týkajúcich sa núdzových postupov, ktoré treba dodržať a prvej pomoci, ktorá by sa mala poskytnúť v prípade nehody s nákladom nebezpečného tovaru alebo látok znečisťujúcich more. Overiť, či zariadenia na vetranie palúb na prevoz vozidiel sú stále v prevádzke, či sú posilnené, keď pracujú motory vozidiel a či existuje istá forma signalizácie na mostíku, ktorá signalizuje, že ventilácia paluby na prevoz vozidiel je v prevádzke.

#### 7. Zabezpečenie nákladných vozidiel

Overiť, ako sú zabezpečené nákladné vozidlá, napríklad, či sú umiestnené blokovo alebo jednotlivo vyviazané; či je k dispozícii dostatok pevných bodov. Zariadenia na zabezpečenie nákladných vozidiel pri očakávanom alebo nepriaznivom počasi. Prípadný spôsob zabezpečenia autobusov a motocyklov. Overiť, či má loď príručku na zabezpečenie nákladu.

#### 8. Paluby na prevážanie vozidiel

Overiť, či sú priestory osobitnej kategórie a nákladné priestory s manipuláciou ro-ro priebežne strážené alebo monitorované systémom priemyselnej televízie, aby bolo možné spozorovať pohyb vozidiel v nepriaznivom počasi a pri vstupe nepovolaných cestujúcich, a či požiarne dvere a vstupy sú zatvorené a upozornenia vyvesené, aby cestujúci nevstupovali na paluby pre vozidlá, keď je loď na mori.

#### 9. Uzáver vodotesných dverí

Overiť, či sa dodržiava stratégia podrozdeľovania vodotesných dverí premietnutá v prevádzkových predpisoch lode; či sa vykonávajú predpísané nácviky; či ovládanie vodotesných dverí z mostíka je, pokiaľ je to možné, na „lokálnom“ ovládaní; či pri zníženej viditeľnosti a za každej nebezpečnej situácie sú dvere stále zatvorené a či je posádka poučená ako správne manipulovať s dverami a či je si vedomá nebezpečenstva v prípade nesprávneho použitia.

#### 10. Požiarne hliadky

Malo by sa potvrdiť, či má službu výkonná hliadka, čím možno ľahko zistiť každé vypuknutie požiaru. Toto by sa malo vzťahovať na osobitnú kategóriu priestorov, kde nie je namontovaná stabilná elektrická požiarne signalizácia, so zreteľom na to, že tieto priestory možno strážiť, ako je uvedené v odseku 8.

#### 11. Dorozumievanie sa v prípade núdze

Overiť, či je k dispozícii dostatok členov posádky v súlade so vzorovým zoznamom, aby asistovali cestujúcim v prípade núdze a či sú ľahko identifikovateľní a schopní dorozumievať sa s cestujúcimi v prípade núdze, berúc do úvahy vhodnú a primeranú kombináciu niektorého s týchto faktorov:

- a) jazyk alebo jazyky vhodné pre hlavné národnosti cestujúcich prevážaných na príslušnej trase;
- b) pravdepodobnosť, že schopnosť používať základný anglický slovník na základné pokyny môže zabezpečiť prostriedok dorozumievania s cestujúcim v prípade, že potrebuje pomoc, či má cestujúci s členom posádky spoločný jazyk;
- c) možná potreba dorozumievať sa v prípade núdze niektorými inými prostriedkami (napr. názornou ukážkou, signalizáciou rukami alebo upozornením na umiestnenie pokynov, poplachových smerníc, záchranných zariadení alebo evakuačných ciest, keď je slovná komunikácia nepoužiteľná);
- d) rozsah, v akom sú cestujúcim k dispozícii úplné bezpečnostné pokyny v ich rodnom jazyku alebo jazykoch;
- e) jazyky, v ktorých možno vyhlasovať núdzové hlásenia rozhlasom počas núdzového stavu alebo nácvik oznamovania rozhodujúcich usmernení pre cestujúcich a na uľahčenie členom posádky pri ich pomoci cestujúcim.

## 12. Spoločný pracovný jazyk členov posádky

Overiť, či je pracovný jazyk ustanovený, aby zabezpečil efektívny výkon posádky v záležitostiach bezpečnosti a či je tento pracovný jazyk zaznamenaný v lodnom denníku.

## 13. Bezpečnostné zariadenie

Overiť, či záchranné a protipožiarne zariadenia vrátane požiarnej dverí a iných zariadení na ochranu konštrukcie proti požiaru, ktoré možno ľahko prehliadať, sú udržiavané; či požiarne evakuačné plány sú trvalo vyvesené alebo príručky obsahujúce rovnocenné informácie dostali pre informáciu dôstojníci lode; či rozmiestnenie záchranných viest je vhodné a či rozmiestnenie detských záchranných viest možno ľahko identifikovať. Overiť, či nakladanie vozidiel nebráni prevádzke požiarnej ovládačov, núdzových uzáverov, ovládačov búrkových klapkových uzáverov atď., ktoré môžu byť umiestnené na palubách na prevoz vozidiel.

## 14. Navigačné a rozhlasové zariadenie

Overiť, či navigačné a rozhlasové dorozumievacie zariadenia, vrátane núdzových rozhlasových majákov označujúcich polohu (EPIRBs), sú funkčné.

## 15. Doplnkové núdzové osvetlenie

Overiť, či doplnkové núdzové osvetlenie je namontované, ak je predpísané, a či sa vedú záznamy o nedostatkoch.

## 16. Únikové prostriedky

Overiť, či sú označené únikové prostriedky v súlade s použiteľnými predpismi a či je osvetlenie napájané tak z hlavného, ako aj z núdzového zdroja prúdu. Prostriedky použité na udržanie vozidiel mimo únikových ciest, ak únikové prostriedky križujú paluby na prevoz vozidiel alebo nimi prechádzajú. Overiť, či sú uvoľnené východy, najmä východy z bezcolných predajní (duty free shops), kde sa zistilo zablokovanie prebytkom tovaru.

## 17. Prevádzkový denník

Overiť, či kópie prevádzkového denníka dostáva kapitán a každý vyšší dôstojník a či iné kópie sú k dispozícii všetkým členom posádky. A tiež, či existujú úplné zoznamy vzťahujúce sa na prípravu na vyplávanie na more a iné operácie.

## 18. Čistota strojovne

Overiť, či strojovňa je udržiavaná v čistote s ohľadom na postupy údržby.

## 19. Zneškodňovanie odpadu

Overiť, či zariadenia na nakladanie s odpadom a zneškodňovanie odpadu sú uspokojivé.

## 20. Plánovaná údržba

Všetky spoločnosti by mali mať špecifický pevný poriadok so systémom plánovanej údržby všetkých oblastí súvisiacich s bezpečnosťou, vrátane dvier provy a kormy a bočných otvorov, spolu s ich uzatváracími zariadeniami, ale aj týkajúcich sa údržby strojovne a bezpečnostných zariadení. Plány by sa mali periodicky kontrolovať po položkách, aby sa bezpečnostné normy udržiavali na najvyššej úrovni. Mali by byť stanovené postupy zaznamenávania nedostatkov a potvrdzovania, že boli riadne odstránené tak, aby kapitán a na brehu osoba, určená v štruktúre vedenia spoločností, boli upovedomení o nedostatkoch a aj o ich odstránení v stanovenej dobe. Periodická kontrola mani-



palácie s uzávermi vnútorných a vonkajších dverí provy by mala zahrňovať ukazovatele, monitorovacie zariadenia a všetky palubné odtoky v priestoroch medzi ochranou provy a vnútornými dverami a najmä uzatváracie mechanizmy a ich pridružené hydraulické systémy.

#### 21. *Počas plavby*

Počas plavby by sa mala využiť príležitosť overiť preplnenosť, vrátane dostupnosti miest na sedenie a blokovania priechodov, schodísk a núdzových východov batožinou a cestujúcimi, ktorí neboli schopní nájsť miesto na sedenie, a či cestujúci opustili palubu na prevoz vozidiel skôr ako loď vyplávala a tiež by sa malo kontrolovať, či na ňu nemajú prístup skôr, než bezprostredne pred vplávaním do doku.

---

## PRÍLOHA V

**KRITÉRIÁ KVALIFIKÁCIE A NEZÁVISLOSTI PRE KVALIFIKOVANÝCH INŠPEKTOROV**

[podľa článku 2 písm. r)]

1. Kvalifikovaný inšpektor musí mať na výkon špecifických kontrol podľa článku 6 oprávnenie príslušného orgánu členského štátu.
2. Buď:
  - kvalifikovaný inšpektor musel ukončiť minimálne jednoročnú službu na príslušnom orgáne členského štátu ako inšpektor vlajkového štátu zapodievajúc sa kontrolami a osvedčovaním podľa Dohovoru SOLAS 1974,
  - a byť držiteľom:
    - a) osvedčenia o kvalifikácii kapitána, umožňujúceho osobe prebrať velenie lode o výtlaku 1 600 GT alebo väčšej (pozri STCW, nariadenie 11/2), alebo
    - b) osvedčenia o kvalifikácii prvého strojníka, umožňujúceho mu prevziať úlohy na palube lode, ktorej hlavný motor má výkon rovný alebo väčší ako 3 000 kW (pozri STCW, nariadenie III/2), alebo
    - c) zložil v členskom štáte skúšku lodného inžiniera, strojného inžinier alebo inžinier niektorého námorného odboru a pracoval v takej funkcii po dobu najmenej piatich rokov,
  - kvalifikovaní inšpektori uvedení pod písm. a) a b) musia mať odslúžených najmenej päť rokov na mori vo funkcii dôstojníka, či už na palube alebo v strojovni;
- alebo:
  - kvalifikovaný inšpektor musí mať príslušné univerzitné alebo rovnocenné vzdelanie v členskom štáte a
  - absolvovať školenie a získať kvalifikáciu na škole inšpektorov lodnej bezpečnosti v členskom štáte a
  - odslúžiť najmenej dva roky na príslušnom orgáne členského štátu vo funkcii inšpektora vlajkového štátu vykonávajúceho kontrolu a osvedčovanie podľa Dohovoru SOLAS 1974.
3. Kvalifikovaní inšpektori musia byť schopní ústne i písomne komunikovať s námorníkmi v jazyku, ktorým sa na mori najčastejšie hovorí.
4. Kvalifikovaní inšpektori musia mať primeranú znalosť ustanovení Dohovoru SOLAS 1974 a príslušných postupov podľa tejto smernice.
5. Kvalifikovaní inšpektori vykonávajúci špecifické kontroly nesmú mať obchodný záujem na dotknutej spoločnosti ani na žiadnej inej spoločnosti prevádzkujúcej pravidelnú prepravu do zúčastneného hostiteľského štátu a z neho ani na kontrolovaných prevozných lodiach ro-ro alebo osobných vysokorýchlostných plavidlách; kvalifikovaní inšpektori tiež nesmú byť zamestnancami ani vykonávať prácu v službách nevládných organizácií, ktoré vykonávajú zákonné alebo klasifikačné kontroly alebo vydávajú osvedčenia pre uvedené prevozné lode ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlá.
6. Aj inšpektori, ktorí nespĺňujú vyššie uvedené kritériá, sú prijatí, ak ich v deň prijatia smernice 95/21/ES zamestnával príslušný orgán na zákonné kontroly alebo prístavné prehliadky štátnej kontroly.