

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B**

DIREKTIVA SVETA 1999/35/ES

z dne 29. aprila 1999

o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili

(UL L 138, 1.6.1999, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2002/84/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u>	Uredba (ES) št. 219/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009	L 87	109	31.3.2009



DIREKTIVA SVETA 1999/35/ES

z dne 29. aprila 1999

o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili

SVET EVROPSKE UNIJE JE

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

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

v skladu s postopkom iz člena 189c Pogodbe ⁽³⁾,

- (1) ker je treba v okviru skupne prometne politike sprejeti nadaljnje ukrepe za izboljšanje varnosti v pomorskem potniškem prometu;
- (2) ker je Skupnost resno zaskrbljena zaradi ladijskih nesreč z ro-ro trajekti, v katerih je umrlo veliko ljudi; ker imajo uporabniki ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil povsod v Skupnosti pravico, da pričakujejo in se lahko zanesejo na primerno raven varnosti;
- (3) ker je Svet v resoluciji z dne 22. decembra 1994 o varnosti ro-ro potniških trajektov ⁽⁴⁾ Komisijo povabil k predložitvi predlogov za obvezen režim pregledov in nadzora za varnost ro-ro potniških trajektov, ki plujejo v pristanišča Skupnosti ali iz njih, vključno s pravico do preiskav pomorskih nezgod;
- (4) ker so zlasti z vidika notranjega trga pomorskega potniškega prometa ukrepi na ravni Skupnosti najučinkovitejši način vzpostavitve minimalnih varnostnih standardov, ki jih morajo izpolnjevati ladje v celotni Skupnosti;
- (5) ker so ukrepi na ravni Skupnosti najboljši način za zagotavljanje skladne uveljavitve nekaterih načel, sprejetih v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO), in za preprečevanje izkrivljanja konkurence med različnimi pristanišči Skupnosti ter ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili;
- (6) ker je glede na načelo sorazmernosti direktiva Sveta ustrezen pravni instrument, saj predstavlja okvir za enotno in obvezno uporabo skupnih varnostnih standardov za države članice, pri čemer ima vsaka država članica pravico odločati, katera oblika izvajanja najbolj ustreza njenemu notranjemu sistemu;
- (7) ker so za varnost ladij odgovorne predvsem države zastave; ker bi morala država članica zagotoviti, da ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila, ki plujejo pod zastavo te države članice, in družbe, ki jih upravljajo, izpolnjujejo veljavne varnostne predpise;
- (8) ker pomorska inšpekcija ne predvideva rednih temeljitih preventivnih pregledov in preverjanj ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil; ker je treba zato preveriti, ali družbe ter njihovi trajekti in plovila izpolnjujejo varnostne standarde, sprejete v okviru IMO, in po potrebi na regionalni ravni s sistemom rednih obveznih inšpekcijskih pregledov, ki jih opravi država gostiteljica; ker je treba družbam prepovedati uporabo takšnih trajektov

⁽¹⁾ UL C 108, 7.4.1998, str. 122.

⁽²⁾ UL C 407, 28.12.1998, str. 106.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 7. oktobra 1998 (UL C 328, 26.10.1998, str. 82), Skupno stališče Sveta z dne 21. decembra 1998 (UL C 49, 22.2.1999, str. 15) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 1999 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL C 379, 31.12.1994, str. 8.

▼B

in plovil, če ti inšpekcijski pregledi razkrijejo nevarno kršitev teh varnostnih standardov;

- (9) ker je ta direktiva naslovljena na države članice kot države gostiteljice; ker temeljijo odgovornosti, ki jih imajo kot države gostiteljice, na posebnih odgovornostih države pristanišča, ki so v celoti v skladu s Konvencijo Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu (Unclos) iz leta 1982;
- (10) ker morajo zaradi izboljšanja varnosti in preprečevanja izkrivljanja konkurence skupni varnostni standardi veljati za vse ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišče države članice ali iz njega, ne glede na zastavo, pod katero plujejo, na mednarodnih in notranjih plovbah v območju zunaj 20 milj od obale, kjer lahko pristanejo brodolomci, pri tem pa lahko države članice razširijo področje uporabe direktive na ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo notranjo plovo v območju znotraj 20 milj od obale;
- (11) ker morajo države gostiteljice preveriti, ali ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila, ki plujejo v pristanišča Skupnosti ali iz njih, izpolnjujejo nekatere usklajene zahteve za certifikacijo in pregledovanje v državi zastave;
- (12) ker morajo navedeni ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila med gradnjo in v celotni življenjski dobi izpolnjevati veljavna klasifikacijska pravila za konstrukcijo in vzdrževanje ladijskega trupa, glavnih in pomožnih strojev, električnih napeljav in nadzornih napeljav ter biti opremljeni z zapisovalnikom podatkov o plovi, ki izpolnjuje ustrezne mednarodne zahteve;
- (13) ker morajo države gostiteljice preveriti, ali družbe, ki opravljajo takšne prevoze, svoje ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila upravljajo tako, da je zagotovljena čim večja varnost; ker morajo imeti zainteresirane države članice, ki niso države zastave, možnost, da v celoti sodelujejo pri preiskavah pomorskih nezgod;
- (14) ker je temeljnega pomena, da se preveri, ali se tudi organi tretjih držav zastave strinjajo z obveznostmi družb, da bodo sodelovale pri preiskavah pomorskih nezgod ali incidentov ter izpolnjevale pravila priznanih organizacij za klasifikacijo in po potrebi organizacij za certifikacijo; ker morajo takšni organi sprejeti uporabo usklajenih postopkov za preglede in certifikacijo;
- (15) ker morajo države gostiteljice, da bi zagotovile stalno skladnost ro-ro trajektov in hitrih potniških plovil z zahtevami te direktive, opravljati preglede pred začetkom delovanja in nato v rednih časovnih razmakih in kadarkoli pride do večjih sprememb v pogojih delovanja;
- (16) ker je treba za zmanjšanje obremenitev za družbe ustrezno upoštevati prejšnja preverjanja in preglede; ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila naj bodo oproščeni pregledov, če je potrjeno, da izpolnjujejo zahteve te direktive za prevoze na podobnih progah, za nadomestne trajekte in plovila pa naj veljajo posebne ureditve; ker ni treba, da so ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila, ki so uspešno opravili pregled v državi gostiteljici, podvrženi razširjenim pregledom po Direktivi Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plujejo v vodah v pristojnosti držav članic (pomorska inšpekcija) ⁽¹⁾;
- (17) ker morajo države članice sodelovati pri opravljanju svoje odgovornosti kot države gostiteljice;

⁽¹⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 98/42/ES (UL L 184, 27.6.1998, str. 40).

▼B

- (18) ker bi bilo lahko za države članice koristno, če bi jim pri izvajanju nalog pomagale priznane organizacije, ki izpolnjujejo zahteve Direktive Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblaščne za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ter ustrezne ukrepe pomorskih uprav ⁽¹⁾;
- (19) ker je treba pri načrtovanju pregledov primerno upoštevati načrte delovanja in vzdrževanja ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil;
- (20) ker morajo države članice zagotoviti, da bo njihov notranji pravni red njim in drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo ali sodelovanje v preiskavi o nesrečah ali njeno vodenje na podlagi določb Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nezgod; ker morajo biti rezultati takšnih preiskav na voljo javnosti;
- (21) ker bo sklop spremljevalnih ukrepov na področjih plovnih sistemov za usmerjanje, načrtovanja dela v nepredvidenih razmerah in lokalnih delovnih omejitev še povečal varnost;
- (22) ker je treba za omogočanje spremljanja uporabe te direktive vzpostaviti bazo podatkov na podlagi informacij, pridobljenih ob pregledih;
- (23) ker mora odbor, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, pomagati Komisiji pri učinkoviti uporabi te direktive; ker lahko to nalogo prevzame odbor, ustanovljen s členom 12 Direktive Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 o minimalnih zahtevah za plovila, ki plujejo v pristanišče Skupnosti ali iz njega in prevažajo nevarno ali okolju škodljivo blago ⁽²⁾;
- (24) ker lahko odbor nekatere določbe direktive prilagodi, da jih uskladi z določbami Skupnosti ali IMO tako da izboljša ureditev, vzpostavljeno z direktivo, in sicer z upoštevanjem bodočih veljavnih sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974 ter tako da zagotovi usklajeno izvajanje sprememb nekaterih resolucij IMO, ne da bi razširil področje njene uporabe,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Namen

Namen te direktive je določiti sistem obveznih pregledov, ki bodo zagotavljali varnejše opravljanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih ter urejali pravico držav članic do vodenja, udeležbe ali sodelovanja v preiskavah pomorskih nezgod ali incidentov pri takšnih prevozih.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi in njenih prilogah:

- (a) „ro-ro trajekt“ pomeni potniško plovilo za morsko plovbo z možnostjo neposrednega vkrcanja in izkrcanja cestnih in železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 97/58/ES (UL L 274, 7.10.1997, str. 8).

⁽²⁾ UL L 247, 5.10.1993, str. 19. Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 98/74/ES (UL L 276, 13.10.1998, str. 7).

▼ M1

- (b) „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni visokohitrostno plovilo, kakor je opredeljeno v Pravilu X/1 Konvencije Solas 1974, v najnovejši različici, ki prevaža več kakor 12 potnikov;

▼ B

- (c) „potnik“ je vsaka oseba razen:
- (i) poveljnika ladje in članov posadke ali drugih oseb, zaposlenih ali vključenih v kakršno koli vlogo na ladji za njene potrebe, in
 - (ii) otroka, mlajšega od enega leta;

▼ M1

- (d) „Konvencija Solas 1974“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, skupaj s Protokoli in spremembami Konvencije, v najnovejši različici;
- (e) „Kodeks o visokohitrostnih plovilih“ pomeni „Mednarodni kodeks o varnosti visokohitrostnih plovil“, ki ga vsebuje Resolucija MSC 36(63) Odbora za pomorsko varnost IMO z dne 20. maja 1994, v najnovejši različici;

▼ B

- (f) „linijski prevoz“ pomeni zaporedje plovb ro-ro trajektov ali visokohitrostnih potniških plovil med dvema pristaniščema ali več istimi pristanišči ali zaporedje plovb iz istega pristanišča ali vanj brez vmesnih postankov bodisi:
- (i) v skladu z objavljenim voznim redom bodisi
 - (ii) plovb, ki so tako redne ali pogoste, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;
- (g) „morsko območje“ pomeni območje, vključeno v seznam, sestavljen v skladu s členom 4 Direktive Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o predpisih in standardih za varnost potniških ladij ⁽¹⁾;
- (h) „spričevala“:
- (i) za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila na mednarodni plovbi pomenijo varnostna spričevala, izdana na podlagi Konvencije SOLAS 1974 v spremenjeni različici, skupaj z ustreznimi listinami o opremi in po potrebi s spričevali o oprostitvi in z dovoljenji za delovanje;
 - (ii) za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila na notranji plovbi pomenijo varnostna spričevala, izdana v skladu z Direktivo 98/18/ES, skupaj z ustreznimi listinami o opremi in po potrebi s spričevali o oprostitvi in dovoljenji za delovanje;
- (i) „spričevalo o oprostitvi“ pomeni spričevalo, izdano na podlagi določb Pravila I B/12(a)(vi) Konvencije SOLAS 1974;
- (j) „uprava države zastave“ pomeni pristojne organe države, pod katere zastavo so ro-ro trajekti ali visokohitrostna potniška plovila upravičena pluti;
- (k) „država gostiteljica“ pomeni državo članico, v katere pristanišče(-a) ali iz njega(njih) opravljajo ro-ro trajekti ali visokohitrostna potniška plovila linijske prevoze;
- (l) „mednarodna plovba“ pomeni plovbo po morju iz pristanišča v državi članici v pristanišče zunaj te države članice ali obratno;
- (m) „notranja plovba“ pomeni plovbo v morskih območjih iz pristanišča v državi članici v isto ali drugo pristanišče v isti državi članici;
- (n) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu s členom 4 Direktive 94/57/ES;

⁽¹⁾ UL L 144, 15.5.1998, str. 1.

▼M1

- (o) „družba“ pomeni družbo, ki upravlja enega ali več ro-ro trajektov, kateri je bilo izdano spričevalo o skladnosti s členom 5(2) Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 z dne 8. decembra 1995 o varnem upravljanju ro-ro potniških trajektov (ro-ro trajekti), ali družbo, ki upravlja visokohitrostna potniška plovila, kateri je bilo izdano spričevalo o skladnosti s Pravilom IX/4 Konvencije Solas 1974, v najnovejši različici;

▼B

- (p) „Kodeks o preiskovanju pomorskih nezgod“ pomeni Kodeks o preiskovanju pomorskih nezgod in incidentov, ki ga je sprejela Mednarodna pomorska organizacija z Resolucijo skupščine A.849(20) z dne 27. novembra 1997;
- (q) „poseben pregled“ pomeni pregled, ki ga opravi država gostiteljica, kakor je določeno v členih 6 in 8;
- (r) „strokovni inšpektor“ pomeni zaposlenega v javnem sektorju ali drugo osebo, ki jo je pristojni organ države članice pooblastil za opravljanje pregledov in izvajanje nadzora v zvezi z izdajo spričeval, ki izpolnjuje merila o usposobljenosti in neodvisnosti iz Priloge V;
- (s) „pomanjkljivost“ pomeni stanje, ki ni v skladu z zahtevami te direktive.

*Člen 3***Področje uporabe**

1. Direktiva velja za vse ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišče države članice ali iz njega, ne glede na zastavo, pod katero plujejo, ko opravljajo mednarodno ali notranjo plovbo v morskem območju razreda A, kakor je navedeno v členu 4 Direktive 98/18/ES.

2. Države članice lahko uporabljajo to direktivo za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo notranje plovbe v morskem območjih, navedenih v odstavku 1. V takih primerih veljajo ustrezni predpisi za vse ro-ro trajekte ali visokohitrostna potniška plovila, ki delujejo pod enakimi pogoji, brez razlikovanja na podlagi zastave, državljanstva ali sedeža družbe.

*Člen 4***Prvo preverjanje ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil**

1. Pred začetkom opravljanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom ali v 12 mesecih od datuma, navedenega v členu 19(1) za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, ki na ta datum že opravlja linijske prevoze, države gostiteljice preverijo, ali ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila:

- (a) imajo pri sebi veljavna spričevala, ki jih je izdala uprava države zastave ali priznana organizacija v njenem imenu;
- (b) so bili pregledani za izdajo spričeval v skladu z ustreznimi postopki in smernicami iz Priloge k Resoluciji skupščine IMO A.746(18) o smernicah za preglede na podlagi usklajenega sistema za pregledovanje in certifikacijo, kakor veljajo ob sprejetju te direktive, ali s postopki, določenimi za isti namen;
- (c) izpolnjujejo klasifikacijska pravila, ki jih določajo predpisi priznane organizacije, ali pravila, ki jih je kot enakovredna priznala uprava države zastave, za konstrukcijo in vzdrževanje ladijskega trupa, strojev ter električnih in nadzornih napeljav;
- (d) so opremljeni z zapisovalnikom podatkov o plovbi (VDR), ki zbira informacije za potrebe morebitne preiskave pomorske nezgode. VDR izpolnjuje zahteve za delovanje iz Resolucije skupščine

▼B

IMO A.861(20) z dne 27. novembra 1997 in zahteve za preskušanje, določene v standardu št. 61996 Mednarodne elektrotehnične komisije (IEC). Vendar se lahko za nameščanje VDR na ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, zgrajena pred začetkom veljavnosti te direktive, zagotovijo oprostitev glede izpolnjevanja nekaterih zahtev. Takšne oprostitve in pogoji, pod katerimi jih je mogoče zagotoviti, se določijo ►**M2** po regulativnem postopku iz člena 16(2) ◀;

- (e) izpolnjujejo posebne zahteve glede stabilnosti, sprejete na regionalni ravni in prenesene v nacionalno zakonodajo v skladu s postopkom uradnega obvestila iz Direktive 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov ter predpisov o storitvah informacijske družbe ⁽¹⁾, ko v navedeni regiji opravljajo prevozne storitve, urejene s to nacionalno zakonodajo, če te zahteve ne presegajo tistih iz Priloge o Resoluciji 14 (Zahteve glede stabilnosti v sporazumu) Konference SOLAS iz leta 1995 in so bile uradno sporočene generalnemu sekretarju IMO po postopku iz točke 3 navedene resolucije.

2. Odstavek 1(e) velja za visokohitrostna potniška plovila le, če je to ustrezno.

*Člen 5***Prvo preverjanje družb in držav zastave**

Pred začetkom opravljanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom ali v 12 mesecih od datuma, navedenega v členu 19(1) za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, ki na ta datum že opravlja linijske prevoze, države gostiteljice:

1. preverijo, ali družbe, ki opravljajo ali nameravajo opravljati takšne linijske prevoze s trajektom ali plovilom:
 - (a) sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo izpolnjevanje posebnih zahtev iz Priloge I in državam gostiteljicam, udeleženi pri linijskih prevozih, dokažejo skladnost s tem odstavkom in členom 4;
 - (b) se bodo vnaprej dogovorile, da lahko države gostiteljice in utemeljeno zainteresirane države članice v skladu s členom 12 vodijo, so v celoti udeležene ali sodelujejo pri preiskavi pomorske nezgode ali incidenta, in jim zagotovile dostop do podatkov iz VDR na njihovem trajektu ali plovilu, udeleženi v takšni nezgodi ali incidentu.
2. pri trajektu ali plovilu, ki pluje pod zastavo, ki ni zastava države članice, preverijo, ali je ta država zastave sprejela sprejete obveznosti družbe o izpolnjevanju zahtev te direktive.

*Člen 6***Prvi posebni pregled**

1. Pred začetkom opravljanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom ali v 12 mesecih od datuma, navedenega v členu 19(1) za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, ki na ta datum že opravlja linijske prevoze, države gostiteljice opravijo prvi posebni pregled v skladu s Prilogama I in III, da se prepričajo, ali ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo izpolnjuje potrebne zahteve za varno opravljanje linijskih prevozov.

⁽¹⁾ UL L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 98/48/ES (UL L 217, 5.8.1998, str. 18).

▼B

2. Pri uporabi tega člena pred začetkom delovanja države gostiteljice določijo datum prvega posebnega pregleda, ki je največ en mesec po prejemu potrebnih dokazil za zaključek preverjanja iz členov 4 in 5.

*Člen 7***Posebne določbe**

1. Če bo ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo opravljalo druge linijske prevoze, nova država gostiteljica čim bolj upošteva preverjanja in preglede, opravljene pred tem na trajektu ali plovilu za opravljanje prejšnjih linijskih prevozov, urejenih s to direktivo. Če je nova država gostiteljica zadovoljna s takšnimi preteklimi preverjanji in pregledi ter so relevantni za nove delovne pogoje, členov 4, 5 in 6 ni treba uporabiti pred začetkom opravljanja novih linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrobnim potniškim plovilom.

2. Členov 4, 5 in 6 ni treba uporabljati, če začne ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, ki je v skladu s to direktivo in že opravlja linijske prevoze, urejene s to direktivo, opravljati druge linijske prevoze, glede katerih so se zadevne države gostiteljice strinjale, da imajo podobne značilnosti proge, in če se vse države gostiteljice strinjajo, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo izpolnjuje vse zahteve za varno opravljanje tega linijskega prevoza.

Na zahtevo družbe lahko zadevne države gostiteljice vnaprej potrdijo strinjanje glede primerov, v katerih so značilnosti proge podobne.

3. Kadar je zaradi nepredvidenih okoliščin potrebna takojšnja zamenjava ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila, da se zagotovi nadaljevanje opravljanja prevozov, in se odstavka 1 in 2 ne uporabljata, lahko država gostiteljica dovoli začetek delovanja trajekta ali plovila, če:

- (a) vizualni pregled in pregled listin ne kažeta, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo ne izpolnjuje potrebnih zahtev za varno delovanje, in
- (b) država gostiteljica konča preverjanja in preglede iz členov 4, 5 in 6 v enem mesecu.

*Člen 8***Redni posebni pregledi in drugi pregledi**

1. Država gostiteljica opravi vsakih 12 mesecev:

— poseben pregled v skladu s Prilogo III in

— pregled med linijskim prevozom, ki zajame dovolj postavk iz Prilog I, III in IV, da se država gostiteljica prepriča, da trajekt ali plovilo še vedno izpolnjuje vse potrebne zahteve za varno delovanje.

Za namene tega člena velja prvi posebni pregled v skladu s členom 6 za posebni pregled.

2. Država gostiteljica opravi posebni pregled v skladu s Prilogo III po vsakem večjem popravilu, predelavi ali spremembi ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila ali kadar se zamenja uprava, zastava ali razred. Pri zamenjavi uprave, zastave ali razreda pa lahko država gostiteljica po upoštevanju prej opravljenih preverjanj in pregledov za trajekt ali plovilo in če takšna zamenjava ne vpliva na varno delovanje trajekta ali plovila, oprosti trajekt ali plovilo posebnega pregleda, ki ga zahteva ta odstavek.

3. Če bi pregledi iz odstavka 1 potrdili ali razkrili pomanjkljivosti v zvezi z zahtevami te direktive, ki upravičujejo prepoved delovanja, mora družba pokriti vse stroške v zvezi s pregledi v normalnem računovodskem obdobju.



Člen 9

Uradno obveščanje

Države gostiteljice nemudoma pisno obvestijo družbe o rezultatih preverjanj in pregledov iz členov 4, 5, 6 in 8.

Člen 10

Prepoved delovanja

1. Država gostiteljica prepove opravljanje linijskih prevozov ro-ro trajektu ali visokohitrostnemu potniškemu plovilu:

- (a) kadar ne more potrditi skladnosti z zahtevami iz členov 4 in 5;
- (b) kadar pri pregledih iz členov 6 in 8 odkrije pomanjkljivosti, ki predstavljajo neposredno nevarnost za življenje, trajekt ali plovilo, njegovo posadko in potnike;
- (c) kadar odkrije neskladnost s predpisi Skupnosti, naštetimi v Prilogi II, ki predstavlja neposredno nevarnost za življenje, trajekt ali plovilo, njegovo posadko in potnike;
- (d) kadar se država zastave ni posvetovala z njo glede zadev iz člena 13(1) ali (5),

dokler država gostiteljica ne ugotovi, da je nevarnost odpravljena in so izpolnjene zahteve iz te direktive.

Država gostiteljica pisno obvesti družbo o odločitvi o prepovedi delovanja ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila z navedbo vseh razlogov.

2. Kadar pa ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo že opravlja linijske prevoze in se ugotovijo pomanjkljivosti, države gostiteljice od družbe zahtevajo, da takoj sprejme potrebne ukrepe za odpravo pomanjkljivosti, ali če ne predstavljajo neposredne nevarnosti za varnost trajekta ali plovila, njegove posadke in potnikov, v točno in razumno določenem roku. Po odpravi pomanjkljivosti zadevna država gostiteljica preveri, ali so bile pomanjkljivosti zadovoljivo odpravljene. Če niso bile, trajektu ali plovilu prepovejo nadaljnje delovanje.

3. Države članice v skladu z nacionalno zakonodajo vzpostavijo in vzdržujejo primerne postopke, ki urejajo pravico družbe do pravnega sredstva zoper odločitve o prepovedi delovanja. Pravno sredstvo je treba obravnavati hitro. Pravno sredstvo nima avtomatičnega odločilnega učinka.

Pristojni organ obvesti družbo o pravici do pravnega sredstva na ustrezen način.

4. Če se členi 4, 5 in 6 uporabljajo pred začetkom opravljanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom, je treba odločitev o prepovedi delovanja ladje sprejeti v enem mesecu po prvem posebnem pregledu in takoj obvestiti družbo.

Člen 11

Postopki v zvezi s prvim posebnim pregledom in rednimi posebnimi pregledi

1. Ro-ro trajekti in visokohitrostna potniška plovila, na katerih so bili v zadovoljstvo udeleženih držav gostiteljic opravljeni posebni pregledi, so oproščeni razširjenih pregledov teh držav gostiteljic po členu 7(4) Direktive 95/21/ES in razširjenih pregledov na podlagi očitnih razlogov, da pripadajo kategoriji potniških ladij iz člena 7(1) in Priloge V.A.3 navedene direktive.

2. Uprave dveh ali več držav gostiteljic, udeleženih pri posebnem pregledu iste ladje ali plovila, medsebojno sodelujejo. Posebne preglede

▼ B

opravlja skupina strokovnih inšpektorjev udeleženih(-e) držav(-e) gostiteljic(-e). Če je potrebna kakovostna ocena izpolnjevanja predpisov v zvezi z razredi, države gostiteljice zagotovijo, da ima skupina na voljo potrebno strokovno znanje in izkušnje, po potrebi z vključitvijo strokovnjaka priznane organizacije. Inšpektorji poročajo o pomanjkljivostih upravam držav gostiteljic. Država gostiteljica sporoči te informacije državi zastave, če ta država ni država gostiteljica, ki bi bila udeležena pri pregledu.

3. Udeležena država gostiteljica lahko privoli, da bo opravila pregled na zahtevo druge udeležene države gostiteljice.
4. Na zahtevo družb države gostiteljice povabijo upravo države zastave, ki ni država gostiteljica, k imenovanju predstavnika pri posebnih pregledih po določbah te direktive.
5. Države gostiteljice upoštevajo pri načrtovanju pregleda v skladu s členoma 6 in 8 načrt delovanja in vzdrževanja trajekta ali plovila.
6. Ugotovitve posebnih pregledov se zabeležijo v poročilu, katerega oblika se določi ► **M2** po regulativnem postopku iz člena 16(2) ◀.
7. Pri stalnem nesoglasju med državami gostiteljicami glede izpolnjevanja zahtev iz členov 4 in 5(1) uprava katere koli države gostiteljice, udeležene pri posebnem pregledu, takoj obvesti Komisijo o razlogih za nesoglasje.
8. Komisija nemudoma začne postopek za sprejetje odločitve ► **M2** po regulativnem postopku iz člena 16(2) ◀.

*Člen 12***Preiskava nesreče**

1. Države članice v okviru svojih notranjih pravnih redov določijo pravni status, ki bo njim in drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo, sodelovanje ali, če to predvideva Kodeks o preiskovanju pomorskih nezgod, vodenje preiskave pomorske nezgode ali incidenta, v katerem je udeležen ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo.
2. Pojmi „utemeljeno zainteresirana država“, „vodilna država v preiskavi“ in „pomorska nezgoda“ imajo enak pomen kakor v Kodeksu o preiskovanju pomorskih nezgod.
3. Če je ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo udeleženo v pomorski nezgodi, sproži preiskovalni postopek država, v katere vodah se je nesreča ali incident pripetil, ali, če gre za druge vode, zadnja država članica, v kateri je bil trajekt ali plovilo. Ta država ostane odgovorna za preiskavo in usklajevanje z drugimi utemeljeno zainteresiranimi državami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera država bo vodila preiskavo.
4. Države članice, ki vodijo preiskavo, so v njej udeležene ali pri njej sodelujejo, zagotovijo, da se preiskava ob upoštevanju Kodeksa o preiskovanju pomorskih nezgod konča čim uspešneje in čim hitreje.
5. Države članice zagotovijo, da se poročila o takšnih preiskavah objavijo v skladu s točko 12.3 Kodeksa o preiskovanju pomorskih nezgod in uradno sporočijo Komisiji.

*Člen 13***Spremljevalni ukrepi**

1. Države članice, ki izdajajo ali priznavajo spričevala o oprostitvi, sodelujejo z zadevno državo gostiteljico ali upravo države zastave, da se nesoglasja glede primernosti oprostitev rešijo pred prvim posebnim pregledom.

▼ B

2. Države članice upravljajo kopenske sisteme vodenja plovbe in druge informacijske sisteme v skladu z Resolucijo IMO A.795(19) za pomoč ro-ro trajektom in visokohitrobnim potniškim plovilom pri varnem linijskem prevozu ali delu prevoza, za katerega varnost so odgovorne.

3. Vsaka država članica pošlje Komisiji izvode poročil o pregledu iz člena 11(6), po potrebi z identifikacijsko številko IMO. Komisija lahko ► **M2** po regulativnem postopku iz člena 16(2) ◀ odloči o primernem načinu dodeljevanja identifikacijske številke drugim plovilom. Če sta pri linijskem prevozu udeleženi dve državi gostiteljici ali več, lahko podatke pošlje ena izmed njih. Komisija vzpostavi in vzdržuje bazo podatkov s poslanimi informacijami. Pogoji dostopa do baze podatkov se določijo ► **M2** po regulativnem postopku iz člena 16(2) ◀.

4. Države članice zagotovijo, da lahko družbe, ki upravljajo ro-ro trajekte ali visokohitrobnostna potniška plovila na linijskih prevozih v njihova pristanišča ali iz njih, vzdržujejo in izvajajo integrirani sistem načrtovanja dela v nepredvidenih razmerah za nujne primere na ladji. Zato uporabljajo okvir, ki ga vzpostavlja Resolucija skupščine IMO A.852(20) o smernicah za strukturo integriranega sistema načrtovanja dela v nepredvidenih razmerah. Če sta pri linijskem prevozu kot državi gostiteljici udeleženi dve državi ali več, skupaj določijo načrt za različne poti.

5. Države članice zagotovijo, da jih uprava države zastave v skladu z določbami odstavka 1.9.3 Kodeksa o visokohitrobnih potniških plovilih v celoti vključijo kot države gostiteljice pred izdajo dovoljenja za upravljanje visokohitrostnega potniškega plovila. Države članice tudi zagotovijo določitev ali vzdrževanje operativnih omejitev, ki jih zahtevajo lokalne razmere in so potrebne za varstvo življenja, naravnih virov in obale, ter sprejmejo ukrepe za zagotovitev izvajanja teh omejitev.

*Člen 14***Sodelovanje med državami gostiteljicami**

Države gostiteljice, udeležene pri istih linijskih prevozih, so pri uporabi te direktive medsebojno povezane.

*Člen 15***Dodatni ukrepi**

Države članice obvestijo tretje države, ki imajo odgovornosti države zastave ali odgovornosti, podobne odgovornostim države gostiteljice, za ro-ro trajekte in visokohitrobnostna potniška plovila, za katere velja ta direktiva, in opravljajo prevoze med pristaniščem države članice in pristaniščem tretje države, o zahtevah, določenih s to direktivo za družbe, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišča Skupnosti ali iz njih.

▼ M2*Člen 16***Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS), ustanovljen s členom 3 Uredbe (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

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

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je dva meseca.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

▼ M2*Člen 17***Postopek za spremembo**

Priloge, opredelitve pojmov, sklicevanja na akte Skupnosti in sklicevanja na akte IMO v tej direktivi je mogoče prilagoditi, kolikor je potrebno za njihovo uskladitev z ukrepi Skupnosti ali IMO, ki veljajo, ne da bi razširili področje uporabe te direktive.

Priloge te direktive se lahko prilagodijo tudi, kadar je treba izboljšati ureditve, ki jih določa ta direktiva, ne da bi razširili njeno področje uporabe.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 16(3).

Spremembe mednarodnih instrumentov iz člena 2 se lahko po členu 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izvzamejo s področja uporabe te direktive.

▼ B*Člen 18***Kazni**

Države članice določijo sistem kazni za kršitve nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev uporabe teh kazni. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

*Člen 19***Uporaba**

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. decembra 2000. O tem takoj obvestijo Komisijo.
2. Določbe člena 4(1)(d) se začnejo uporabljati najpozneje 30 mesecev po objavi standarda IEC št. 61996 ali od 1. januarja 2001, glede na poznejši datum.
3. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
4. Države članice takoj uradno obvestijo Komisijo o vseh predpisih nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva. Komisija o tem obvesti druge države članice.

*Člen 20***Ocena uporabe**

Tri leta po datumu, navedenem v členu 19(1), Komisija na podlagi informacij, ki jih države članice pošljejo po členu 13, oceni uporabo te direktive.

*Člen 21***Začetek veljavnosti**

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

*Člen 22***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.



PRILOGA I

POSEBNE ZAHTEVE, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI DRUŽBE

po členu 5(1) in členih 6 in 8

Družbe morajo na svojih ro-ro trajektih in visokohitrostnih potniških plovilih zagotoviti:

1. da ima poveljnik pred izplutjem trajekta ali plovila ustrezne informacije o razpoložljivosti kopenskih sistemov za vodenje plovbe in drugih informacijskih sistemov za pomoč pri varni plovbi ter da uporablja sisteme za vodenje plovbe in informacijske sisteme, ki jih vzpostavijo države članice;
2. da se uporabljajo ustrezne določbe odstavkov 2 do 6 Okrožnice MSC/Circular 699 (o spremenjenih smernicah v zvezi z varnostnimi navodili za potnike);
3. da je na vidnem mestu obešena tabla o delovnem času na ladji, ki navaja:
 - (a) razpored dela na morju in v pristanišču ter
 - (b) največje število delovnih ur ali najmanjše število ur počitka za osebje, ki opravlja ladijsko stražarjenje;
4. da poveljnik ladje ni oviran pri sprejemanju odločitev, ki so po njegovi strokovni presoji potrebne za varno plovbo in delovanje, zlasti ob slabem vremenu in razburkanem morju;
5. da poveljnik ladje vodi evidenco plovnih dejavnosti in dogodkov, pomembnih za varnost plovbe;
6. da se o vsaki poškodbi ali trajnem preoblikovanju na oklepni vratih in pripadajoči zunanji oplati, ki bi lahko vplivala na varnost trajekta ali plovila, in o vsaki pomanjkljivosti v varnostnih sistemih takšnih vrat nemudoma poroča upravi države zastave in državi gostiteljici, ter da se nemudoma popravi tako, da sta s tem zadovoljni;
7. da se pred izplutjem ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila predloži veljavni plan potovanja. Pri pripravi plana potovanja je treba v celoti upoštevati smernice za planiranje potovanja, vsebovane ►**M1** v Resoluciji skupščine IMO A.893(21) ◀;
8. da so potniki seznanjeni s splošnimi informacijami o storitvah in pomočeh za starejše in invalidne osebe ter da so na voljo v obliki, primerni tudi za slabovidne.

*PRILOGA II***SEZNAM PREDPISOV SKUPNOSTI****po členu 10(1c)**

- Direktiva Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 o minimalnih zahtevah za plovila, ki plujejo v pristanišča Skupnosti ali iz njih in prevažajo nevarno ali okolju škodljivo blago (UL L 247, 5.10.1993, str. 19). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 98/74/ES (UL L 276, 13.10.1998, str. 7),
- Direktiva Sveta 94/58/ES z dne 22. novembra 1994 o minimalni ravni usposabljanja za pomorščake (UL L 319, 12.12.1994, str. 28). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 98/35/ES (UL L 172, 17.6.1998, str. 1), kjer je to primerno,
- Uredba Sveta (ES) št. 3051/95 z dne 8. decembra 1995 o varnem upravljanju ro-ro potniških trajektov (UL L 320, 30.12.1995, str. 14). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) 179/98 (UL L 19, 24.1.1998, str. 35).



PRILOGA III

POSTOPEK ZA POSEBNE PREGLEDE

(po členih 6 in 8)

1. S posebnimi pregledi se zagotovi izpolnjevanje predpisanih zahtev, zlasti glede konstrukcije, pregrajevanja in stabilnosti, strojev in električnih napeljav, natovarjanja, stabilnosti, požarne varnosti, največjega števila potnikov, opreme za reševanje, prevoza nevarnega blaga, radijske zveze in navigacije, in če je primerno, vključujejo vsaj naslednje:
 - zagon zasilnega generatorja električne energije,
 - pregled zasilne razsvetljave,
 - pregled zasilnega vira električne energije za radijske naprave,
 - preskus sistema za obveščanje potnikov,
 - protipožarne vaje, vključno s prikazom usposobljenosti za uporabo gasilske opreme,
 - delovanje zasilne požarne črpalke z dvema gasilskima cevema, povezanima z glavnim požarnim vodom,
 - preskus naprav za daljinsko ustavljanje dovoda goriva v kotle, glavne in pomožne motorje ter za prezračevalne naprave,
 - preskus daljinskega upravljanja in upravljanja na mestu za zapiranje protipožarnih zapiral,
 - preskus sistemov za odkrivanje požara in alarmnih sistemov,
 - preskus pravilnega zapiranja požarnih vrat,
 - delovanje drenažnih črpalk,
 - zapiranje za vodo neprepustnih vrat na mestu in z daljinskim upravljanjem,
 - prikaz, da so ključni člani posadke seznanjeni z načrtom ukrepov ob poškodbah,
 - spuščanje vsaj enega čolna za reševanje in enega rešilnega čolna v vodo, zagon in preskus pogonskega in krmilnega sistema ter dviganje iz vode in namestitvev na njihovo mesto na ladji,
 - pregled, ali se vsi rešilni čolni in čolni za reševanje ujemajo s popisom inventarja,
 - preskus glavnih in pomožnih krmilnih naprav na ladji ali plovilu.
2. Posebni pregledi vključujejo preverjanje sistema načrtovanih vzdrževalnih del na plovilu.
3. Posebni pregledi so osredotočeni na seznanjenost posadke z varnostnimi postopki, postopki v primeru izrednih razmer, vzdrževanjem, delovno prakso, varnostjo potnikov, postopki na mostu ter delovanjem v zvezi s tovorom in vozili ter učinkovitost posadke pri njihovi uporabi. Pri pomorščakih se preverja njihovo razumevanje skupnega delovnega jezika in po potrebi njihova zmožnost dajanja ukazov in navodil ter poročanja v jeziku, navedenem v ladijskem dnevniku. Preverjajo se listine, ki dokazujejo, da so člani posadke uspešno opravili poseben program usposabljanja, zlasti na področjih:
 - usposabljanja za vodenje množice,
 - seznanjanja s sistemom,
 - usposabljanja glede varnosti za osebje, ki skrbi za varnost potnikov v potniških prostorih, zlasti starejših in invalidnih oseb v sili, in
 - usposabljanja v zvezi s kriznim upravljanjem in človeškim vedenjem.
 Posebni pregled vključuje ocenjevanje, ali delovni urnik povzroča čezmerno izčrpanost, zlasti osebja, ki opravlja ladijsko stražarjenje.
4. Spričevala o usposobljenosti članov posadke, ki so jih izdale tretje države, se priznajo le, če so v skladu s Pravilom I/10 revidirane Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (Konvencija STCW).



PRILOGA IV

**OKVIRNE SMERNICE ZA STROKOVNE INŠPEKTORJE PRI
IZREDNIH PREGLEDIH MED LINIJSKO PLOVBO**

(po členu 8(1))

1. *Podatki o potnikih*

Preveriti, ali število potnikov, dovoljeno za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo (v nadaljnjem besedilu „ladje“) ni preseženo. Preveriti, ali je sistem za registracijo podatkov o potnikih v skladu s predpisi in učinkovit. Preveriti, kako poteka poročanje poveljniku ladje o skupnem številu potnikov in po potrebi, kako so potniki na potovanju v obe smeri brez vmesnega izkrcanja vključeni v skupno število potnikov za povratno potovanje.

2. *Podatki o natovorjenosti in stabilnosti*

Preveriti, če je primerno, ali so naprave za merjenje ugreza nameščene in se uporabljajo. Preveriti, ali so sprejeti ukrepi, ki zagotavljajo, da ladja ni preobremenjena in da ustrezna pregradna tovorna črta ne leži pod vodo. Preveriti, ali je ocena natovorjenosti in stabilnosti izvedena po predpisih. Preveriti, ali so vozila za prevoz blaga in drug tovor po potrebi stehani, število vozil pa poslano ladji za ocenjevanje natovorjenosti in stabilnosti. Preveriti, ali so načrti ukrepov ob poškodbah stalno izobešeni in ali so priročniki s podatki o ukrepih ob poškodbah na voljo ladijskim častnikom.

3. *Plovna primernost*

Preveriti, ali postopek, s katerim se zagotovi plovnost ladje pred njenim izplutjem, vključno s postopkom poročanja, ki potrdi, da so vsa proti vodi in vremenu odporna ali za vodo neprepustna vrata v oklepu zaprta. Preveriti, ali so vsa vrata prostora za vozila zaprta pred izplutjem ladje ali so odprta le toliko časa, da se lahko zapre ščitnik na premcu, opravi postopek zapiranja vrat na premcu in krmi in bočnih vrat, ter ali so nameščene signalne luči in televizijski nadzor njihovega delovanja na poveljniškem mostu. Preveriti morebitne težave pri delovanju signalnih luči, zlasti stikal na vratih, in poročanje o njih.

4. *Varnostna sporočila*

Preveriti obliko rutinskih varnostnih sporočil ter postavitev navodil in smernic o postopkih v sili v ustreznem jeziku(-ih). Rutinska varnostna sporočila so dana ob začetku potovanja in jih je mogoče slišati na vseh javnih mestih, skupaj z odprtimi prostori, do katerih imajo dostop potniki.

5. *Vpisi v ladijski dnevnik*

Preveriti ladijski dnevnik za zagotovitev, da so vpisi o zapiranju vrat na premcu in krmi ter drugih proti vodi in vremenu odpornih vrat, o vajah za pregradna, za vodo neprepustna vrata, preskušanju krmilnih mehanizmov itd. Preveriti, ali so navedeni tudi ugrezi, nadvodje in stabilnost ter skupni delovni jezik posadke.

6. *Nevarno blago*

Preveriti, ali se natovorjeno nevarno ali škodljivo blago za okolje prevaža v skladu z ustreznimi predpisi in zlasti, ali obstaja deklaracija o nevarnem in okolju škodljivem blagu, skupaj s tovornim listom ali načrtom natovarjanja, iz katerega je razvidna njegova lokacija na ladji, ali je določeni tovor dovoljen prevažati na potniških ladjah in ali je nevarno in okolju škodljivo blago ustrezno označeno, etiketirano, natovorjeno, pričvrščeno in ločeno od drugega tovora.

Preveriti, ali so vozila, ki prevažajo nevarno in škodljivo blago za okolje, ustrezno označena in pričvrščena. Preveriti, ali je pri prevozu nevarnega in okolju škodljivega blaga na kopnem na voljo izvod ustreznega tovornega lista ali načrta natovarjanja. Preveriti, ali je poveljnik ladje seznanjen z zahtevami notifikacije po Direktivi 93/75/EGS in navodili o postopkih v sili, ki jih je treba upoštevati, ter o prvi pomoči ob nesreči z nevarnim blagom ali snovmi, ki onesnažujejo morje. Preveriti, ali sistem prezračevanja v prostorih za vozila deluje ves čas, ali je prezračevanje povečano, kadar motorji vozil delujejo, in ali je na poveljniškem mostu naprava, ki kaže, ali prezračevanje v prostoru za vozila deluje.

▼B7. *Pričvrščanje tovornih vozil*

Preveriti, kako so tovorna vozila pričvrščena, na primer ali so pričvrščena v skupinah ali posamezno. Preveriti, ali je na voljo dovolj sidrišč, kako je urejeno pričvrščanje tovornih vozil v slabem vremenu ali ob pričakovanju slabega vremena. Preveriti, kako so po potrebi pričvrščeni avtobusi in motorna kolesa. Preveriti, ali je na ladji priročnik o pričvrščanju tovora.

8. *Prostori za vozila*

Preveriti, ali so prostori posebne kategorije in prostori za ro-ro tovor pod stalnim nadzorom obhodnih straž ali TV-nadzornega sistema, tako da je mogoče takoj opaziti premikanje vozil v slabem vremenu in nepooblaščen vstop potnikov. Preveriti, ali so protipožarna vrata in vhodi zaprti in ali so izobešena obvestila, ki prepovedujejo vstop potnikom v prostore za vozila med plovbo.

9. *Zapiranje za vodo neprepustnih vrat*

Preveriti, ali se upoštevajo predpisi, določeni v navodilih za delovanje ladje, ki se nanašajo na pregradna, za vodo neprepustna vrata. Preveriti, ali so bile opravljene vse potrebne praktične vaje. Preveriti, ali je nadzorni sistem za vrata, neprepustna za vodo, na poveljniškem mostu, kadar je mogoče, nastavljen na „lokalni“ nadzor. Preveriti, ali so vrata pri omejeni vidljivosti in nevarnosti zaprta. Preveriti, ali je posadka seznanjena s pravilnim delovanjem vrat in ali pozna nevarnosti zlorabe.

10. *Požarne obhodne straže*

Preveriti, ali se vzdržujejo učinkoviti obhodi straže za takojšnjo ugotovitev morebitnega izbruha požara. Te morajo vključevati prostore posebne kategorije, v katerih ni nameščen stalni sistem za odkrivanje požara in alarmnih sistemov, tako da takšne prostore lahko nadzirajo straže, kakor je navedeno v odstavku 8.

11. *Sporazumevanje v sili*

Preveriti, ali je v skladu s seznamom določenih dovolj članov posadke za pomoč potnikom v sili, ali jih je mogoče takoj prepoznati in ali se lahko sporazumevajo s potniki, ob upoštevanju primerne in ustrezne kombinacije naslednjih dejavnikov:

- (a) jezik ali jeziki potnikov, ki so na določeni progii najbolj zastopani;
- (b) verjetnost, da lahko osnovno znanje angleščine za dajanje osnovnih navodil omogoča sporazumevanje s potniki, ki potrebujejo pomoč, ne glede na to, ali potniki in posadka govorijo isti jezik;
- (c) morebitna potreba po drugačnem načinu sporazumevanja v sili (na primer s predstavitvijo, znaki z roko ali opozarjanjem, kje so navodila, zbirna mesta, reševalna sredstva ali evakuacijske poti, če je ustno sporazumevanje v praksi nemogoče);
- (d) koliko so bila potnikom zagotovljena popolna varnostna navodila v njihovem domačem jeziku ali jezikih;
- (e) jeziki, v katerih so lahko objavljena nujna sporočila v sili ali med vajami, da dobijo potniki osnovna navodila in je olajšano delo članov posadke, ki pomagajo potnikom.

12. *Skupni delovni jezik članov posadke*

Preveriti, ali je določen delovni jezik, ki zagotavlja učinkovito delo posadke v varnostnih zadevah, in ali je ta delovni jezik naveden v ladijskem dnevniku.

13. *Varnostna oprema*

Preveriti, ali je reševalna in protipožarna oprema, zlasti požarna vrata in drugi elementi za strukturno požarno varnost, ki jo je mogoče brez težav preveriti, dobro vzdrževana. Preveriti, ali so protipožarni načrti stalno izobešeni in ali so priročniki z enakovrednimi podatki na voljo ladijskim častnikom. Preveriti, ali so rešilni jopiči primerno spravljene in ali je mogoče takoj prepoznati skladišče otroških rešilnih jopičev. Preveriti, ali natovarjanje vozil ovira delovanje protipožarnih sredstev, naprav za izklapljanje v sili, reguliranja drenažnih ventilov itd., ki so lahko v prostorih za vozila.

▼B

14. *Navigacijske in radijske naprave*

Preveriti, ali navigacijske naprave in naprave za radijsko komunikacijo, vključno s pomorskimi javljalniki kraja nuje (EPIRB), delujejo.
15. *Dodatna zasilna razsvetljava*

Preveriti, ali obstaja dodatna zasilna razsvetljava, če tako zahtevajo predpisi, in ali se vodi evidenca o pomanjkljivosti delovanja.
16. *Izhod v sili*

Preveriti, ali so izhodi v sili označeni v skladu z veljavnimi predpisi in ali so razsvetljeni z glavnimi in zasilnimi viri električne energije. Preveriti, kateri sprejeti ukrepi zagotavljajo, da vozila ne ovirajo izhoda v sili, kadar ta prečka prostore za vozila. Preveriti, ali so izhodi, zlasti izhodi iz brezcarinskih prodajaln, za katere je bilo že ugotovljeno, da jih je oviralo odvečno blago, prosti.
17. *Priročnik o delovanju*

Preveriti, ali imajo poveljnik ladje in vsi višji častniki izvod priročnika o delovanju in ali so izvodi na voljo tudi vsem članom posadke. Preveriti, ali obstaja seznam za preverjanje priprav za plovbo in drugih postopkov.
18. *Čistoča v strojnici*

Preveriti, ali se v strojnici vzdržuje čistoča v skladu z vzdrževalnimi postopki.
19. *Odlaganje odpadkov*

Preveriti, ali je ureditev ravnanja z odpadki in njihovega odlaganje zadovoljiva.
20. *Redno vzdrževanje*

Vse družbe morajo imeti natančne predpise za redno vzdrževanje vseh z varnostjo povezanih področij, vključno z vrati na premcu in krmi ter z bočnimi vrati in njihovimi sistemi zapiranja, pa tudi za vzdrževanje strojnice in varnostne opreme. Predvideti morajo načrte za redne preglede vseh postavk za zagotovitev najvišje ravni varnostnih standardov. Predvideti morajo postopke za evidentiranje pomanjkljivosti in potrjevanje, da so bile ustrezno odpravljene, tako da sta poveljnik ladje in imenovana oseba znotraj vodstva družbe na kopnem seznanjena s pomanjkljivostmi in v določenem roku obveščena o njihovi odpravi. Redna preverjanja delovanja sistemov zapiranja notranjih in zunanjih vrat na premcu morajo vključevati kontrolne lučke, nadzorno opremo in morebitne odtočne ventile v prostorih med ščitnikom na premcu in notranjimi vrati ter zlasti mehanizme za zapiranje in njihove hidravlične sisteme.
21. *Potovanje*

Med potovanjem je treba preveriti, ali je potnikov preveč, vključno z razpoložljivostjo sedežev, in ali prehodov, stopnišč in zasilnih izhodov ne ovirajo prtljaga ali potniki, ki nimajo sedežev. Preveriti, ali so potniki zapustili prostor za vozila pred izplutjem ladje ter imajo dostop do tega prostora šele tik pred pristajanjem.



PRILOGA V

MERILA USPOSOBLJENOSTI IN NEODVISNOSTI ZA STROKOVNE
INŠPEKTORJE

(iz člena 2(r))

1. Strokovnega inšpektorja mora za izvajanje posebnih pregledov, navedenih v členu 6, pooblastiti pristojni organ države članice.
2. Bodisi:
 - mora imeti strokovni inšpektor eno leto delovnih izkušenj pri pristojnem organu v državi članici kot inšpektor države zastave, ki opravlja preglede in izdaja spričevala v skladu s Konvencijo SOLAS 1974,
 - in:
 - (a) spričevalo o usposobljenosti za poveljnika ladje, ki osebi omogoča, da prevzame upravljanje ladje s 1 600 bruto ton ali več (glej Konvencijo STCW, Pravilo II/2), ali
 - (b) spričevalo o usposobljenosti za voditelja stroja, ki osebi omogoča, da prevzame take naloge na ladji, katere glavni generator ima moč 3 000 kW ali več (glej Konvencijo SCTW, Pravilo III/2), ali
 - (c) opravljen izpit v državi članici za inženirja na področju ladjedelništva, strojnega inženirja ali inženirja na področju pomorstva ter najmanj pet let delovnih izkušenj na takšnem področju,
 - strokovni inšpektorji iz točk (a) in (b) morajo imeti vsaj pet let delovnih izkušenj na morju kot častniki na krovu ali v strojnici;
- bodisi:
 - mora imeti strokovni inšpektor ustrezno univerzitetno ali enakovredno izobrazbo v državi članici in
 - dokončan program usposabljanja v šoli za inšpektorje za ladijsko varnost v državi članici in
 - najmanj dve leti delovnih izkušenj pri pristojnem organu države članice kot inšpektor države zastave, ki opravlja preglede in izdaja spričevala v skladu s Konvencijo SOLAS 1974.
3. Strokovni inšpektorji se morajo znati ustno in pisno sporazumevati s pomorščaki v jeziku, ki ga na morju najpogosteje govorijo.
4. Strokovni inšpektorji morajo primerno poznati določbe Konvencije SOLAS 1974 in ustrezne postopke te direktive.
5. Strokovni inšpektorji, ki opravljajo posebne preglede, ne smejo imeti komercialnih interesov niti v zadevni družbi niti v kateri drugi družbi, ki opravlja linijski prevoz v udeleženo državo gostiteljico in iz nje, niti na pregledanih ro-ro trajekti ali visokohitrostnih potniških plovilih niti ne smejo biti zaposleni v nevladni organizaciji, ki opravlja predpisane ali klasifikacijske preglede ali izdaja spričevala za te ro-ro trajekte ali visokohitrostna potniška plovila, niti ne smejo delati za tako organizacijo.
6. Tudi inšpektorji, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, so dopustni, če so bili na dan sprejetja Direktive 95/21/ES zaposleni pri pristojnem organu za predpisane preglede ali preglede pri Pomorski inšpekciji.