

DOCUMENTATION

I

(Acts whose publication is obligatory)

COUNCIL DIRECTIVE 95/21/EC of 19 June 1995

concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 84 (2) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission.

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,
Acting in accordance with Article 189c of the Treaty,

Whereas the Community is seriously concerned about shipping casualties and pollution of the seas and coastlines of the Member States;

Whereas the Community is equally concerned about on-board living and working conditions;

Whereas the Council, at its meeting on 25 January 1993, adopted conclusions that urged the Community and the Member States to ensure more effective application and enforcement of adequate international maritime safety and environment protection standards and to implement the new measures when adopted;

Whereas, in its resolution of 8 June 1993 on a common policy on safe seas, the Council urged the Commission to submit as soon as possible to the Council suggestions for specific action and formal proposals concerning criteria for the inspection of ships, including the harmonization of detention rules, and including the possibility of publication of the results of the inspections and refusal of access to Community ports;

Whereas safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions may be effectively enhanced through a drastic reduction of substandard ships from Community waters, by strictly applying international Conventions, codes and resolutions;

DOKUMENTACIJA

I

(Akti koji se obvezno objavljuju)

DIREKTIVA VIJEĆA 95/21/EC od 19. lipnja 1995.

u svezi s provedbom međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, spriječavanja onečišćenja, te o životnim i radnim uvjetima glede brodova koji koriste luke Zajednice i plove vodama pod nadležnošću država članica (nadzor države luke)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

Imajući na umu ugovor o osnivanju Europske zajednice, te posebno članak 84.(2) iz tog ugovora,

Imajući na umu prijedlog Komisije,

Imajući na umu mišljenje Ekonomskog i Društvenog odbora,

Postupajući u skladu sa člankom 189. (c) Ugovora,

Budući da je Zajednica ozbiljno zabrinuta za pomorske nezgode i onečišćenje mora i obala država članica;

Budući da je Zajednica jednako zabrinuta za životne i radne uvjete na brodu;

Budući da je Vijeće, na svom zasjedanju 25.I.1993. usvojilo zaključke kojima potiče Komisiju i države članice da osiguraju djelotvorniju primjenu i provedbu odgovarajućih međunarodnih pomorskih standarda sigurnosti i zaštite okoliša, te da primjene nove mjere kad se usvoje;

Budući da je u svojoj rezoluciji od 8.VI.1993. glede opće politike o sigurnim morima, Vijeće potaknulo Komisiju da mu, čim prije, podnese sugestije za određene radnje i formalne prijedloge u vezi mjerila za pregled brodova, uključujući i ujednačavanje pravila o zadržavanju, mogućnost objave rezultata pregleda, te odbijanje ulaza u luke Zajednice;

Budući da se sigurnost, zaštita od onečišćenja, te životni i radni uvjeti na brodu djelotvorno mogu poboljšati putem drastičnog smanjenja "podstandardnih brodova" u vodama Zajednice, strogo primjenom međunarodnih konvencija, kodova i rezolucija;

Whereas monitoring the compliance of ships with the international standards for safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions should rest primarily with the flag State; whereas, however, there is a serious failure on the part of an increasing number of flag States to implement and enforce international standards; whereas henceforth the monitoring of compliance with the international standards for safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions has also to be ensured by the port State;

Whereas a harmonized approach to the effective enforcement of these international standards by the Member States in respect of ships sailing in the waters under their jurisdiction and using their ports will avoid distortions of competition;

Whereas a framework in Community law for harmonizing inspection procedures is fundamental to ensuring the homogeneous application of the principles of shipping safety and prevention of pollution which lie at the heart of Community transport and environment policies;

Whereas pollution of the seas is by nature a trans-boundary phenomenon; whereas, in accordance with the principle of subsidiarity, the development of the means of taking preventive action in this field as regards the seas adjacent to the Member States is best done at Community level, since Member States cannot take adequate and effective action in isolation;

Whereas the adoption of a Council Directive is the appropriate procedure for laying down the legal framework and the harmonized rules and criteria for port State control;

Whereas advantage should be taken of the experience gained during the operation of the Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control (PSC), signed in Paris on 26 January 1982;

Whereas the inspection by each Member State of at least 25% of the number of individual foreign ships which enter its ports in a given year in practice means that a large number of ships operating within the Community area at any given time have undergone an inspection;

Whereas further efforts should be made to develop a better targeting system;

Whereas the rules and procedures for port-State inspections, including criteria for the detention of ships, must be harmonized to ensure consistent effectiveness in all ports, which would also drastically reduce the selective use of certain ports of destination to avoid the net of proper control;

Whereas the casualty, detention and deficiency statistics published in the Commission's communication entitled "A common policy on safe seas" and in the annual report of the MOU show that certain categories of

Budući da praćenje da li se brodovi pridržavaju međunarodnih standarda o sigurnosti, zaštiti od onečišćenja, te životnim i radnim uvjetima na brodu, prvenstveno treba snositi država zastave broda; Međutim, budući da na strani velikog broja država zastava postoje ozbiljni propusti u primjeni i provedbi međunarodnih standarda; Budući da odsad, praćenje da li se brodovi pridržavaju međunarodnih standarda o sigurnosti, zaštiti od onečišćenja, te životnim i radnim uvjetima na brodu, također treba biti osigurano od države luke;

Budući da će ujednačeni pristup djelotvornoj provedbi tih međunarodnih standarda od strane država članica u odnosu na brodove koji plove u vodom pod njihovom nadležnošću i koriste njihove luke izbjeći nezdravu konkurenciju;

Budući da pravni sustav Zajednice daje osnovu za usklađivanje postupka nadzora u svrhu jednake primjene pravila o pomorskoj sigurnosti i zaštiti od onečišćenja koji su bitan dio prometne politike i politike zaštite okoliša Zajednice;

Budući da je onečišćenje mora po svojoj prirodi transnacionalna pojava; budući da se u skladu s načelom podrške, razvoj zaštitnih mjera na tom području u odnosu na susjedna mora država članica najbolje provodi na nivou Zajednice, jer države članice pojedinačno ne mogu poduzeti prikladne i djelotvorne mjere:

Budući da je prihvaćanje Direktive Vijeća odgovarajući postupak za uspostavljanje zakonskog sustava i usklađivanja pravila i uvjeta za kontrolu brodova od strane države luke:

Budući da treba uzeti u obzir prednosti iskustva stečenog tijekom primjene Memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke, potpisanog u Parizu, 26.I. 1982. (MOU);

Budući da nadzor svake države članice obuhvaća najmanje 25% od broja stranih brodova koji ulaze u njihove luke u određenoj godini, što u praksi znači da je veliki broj brodova koji plove na području Zajednice u bilo koje vrijeme prošao nadzor;

Budući da daljnje pokušaje treba učiniti u svrhu razvoja djelotvornijeg sustava;

Budući da se pravila i postupci za nadzor države luke, uključujući i uvjete za zadržavanje broda moraju uskladiti kako bi se osigurala jednaka djelotvornost u svim lukama, što bi također pridonijelo drastičnom smanjenju selektivnog korištenja određenih luka u svrhu izbjegavanja mreže odgovarajućeg nadzora;

Budući da su statistički podaci o nezgodama, zadržavanju i nedostacima koji se objavljuju u obavijestima Komisije pod nazivom "Zajednička politika o sigurnim morima", i godišnjim izvještajima MOU-a pokazali da određene

ships need to be subject to an expanded inspection:

Whereas non-compliance with the provisions of the relevant Conventions must be rectified; whereas ships which are required to take corrective action must, where the deficiencies in compliance are clearly hazardous to safety, health or the environment, be detained until such time as the non-compliance has been rectified;

Whereas a right of appeal should be made available against decisions for detention taken by the competent authorities, in order to prevent unreasonable decisions which are liable to cause undue detention and delay;

Whereas the facilities in the port of inspection may be such that the competent authority will be obliged to authorize the ship to proceed to an appropriate repair yard, provided that the conditions for the transfer are complied with; whereas non-complying ships would continue to pose a threat to safety, health or the environment and to enjoy commercial advantages by not being upgraded in accordance with the relevant provisions of the Conventions and should therefore be refused access to all ports in the Community;

Whereas there are circumstances where a ship which has been refused access to ports within the Community has to be granted permission to enter; whereas under such circumstances the ship should only be permitted access to a specific port if all precautions are taken to ensure its safe entry;

Whereas, given the complexity of the requirements of the Conventions as regards a ship's construction, equipment and manning, the severe consequences of the decisions taken by the inspectors, and the necessity for the inspectors to take completely impartial decisions, inspections must be carried out only by inspectors who are duly authorized public service employees or other such persons, and highly knowledgeable and experienced;

Whereas pilots and port authorities may be able to provide useful information on the deficiencies of such ships and crews;

Whereas cooperation between the competent authorities of the Member States and other authorities and organizations is necessary to ensure an effective following with regard to ships with deficiencies which have been permitted to proceed and for the exchange of information about ships in port;

Whereas the information system called Sirenac E established under the MOU provides a large amount of the additional information needed for the application this Directive;

Whereas publication of information concerning ships which do not comply with international standards of safety, health and protection of the marine environment may be an effective deterrent discouraging shippers to use such ships, and an incentive to their owners to take corrective action without being compelled to do so;

kategorije brodova podliježu proširenom pregledu;

Budući da se ne pridržavanje odredbi relevantnih konvencija mora ispraviti: budući da se brodovi, od kojih se traži da poduzmu mjere popravka, moraju u slučaju da su propusti u pridržavanju očito opasni po sigurnost, zdravlje ili okoliš, zadržati dok se ti nedostaci ne otklone;

Budući da se mora dozvoliti pravo na žalbu protiv odluka o zadržavanju koje su donijele nadležne vlasti, u svrhu spriječavanja nerazumnih odluka koje mogu prouzročiti nepotrebna zadržavanja i zakašnjenja.

Budući da oprema u lukama nadzora može biti takva da su nadležne vlasti obvezne dopustiti brodu da proslijedi u odgovarajuće brodogradilište, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti prelaska. Budući da će brodovi koji se ne pridržavaju i dalje predstavljati prijetnju za sigurnost, zdravlje i okoliš, te uživati komercijalne prednosti time što nisu usklađeni s relevantnim odredbama konvencija i zbog toga im treba zabraniti ulaz u sve luke zajednice;

Budući da postoje okolnosti kada će brodu, kojem je zabranjen ulaz u luke u okviru Zajednice, biti dana dozvola za ulaz; Budući da se u takvim okolnostima brodu mora dozvoliti samo ulaz u određenu luku, ako su poduzete mjere opreza koje osiguravaju njegov siguran ulazak;

Uzimajući u obzir složenost zahtjeva konvencija glede konstrukcije broda, opreme i posade, ozbiljne posljedice odluka koje donose inspektori, te potrebu da inspektori donesu potpuno nepristrane odluke, nadzor trebaju obavljati jedino inspektori koji su propisno ovlašteni javni djelatnici ili druge takve osobe s bogatim znanjem i iskustvom;

Budući da peljari i lučke vlasti mogu biti u mogućnosti pružiti korisne informacije o nedostacima takvih brodova i posade;

Budući da je suradnja između nadležnih vlasti država članica i drugih vlasti i organizacija potrebna kako bi se osiguralo djelotvorno praćenje brodova s nedostacima kojima je dozvoljeno da nastave putovanje, te za razmjenu informacija o brodovima u lukama;

Budući da informacijski sustav nazvan "SIRENAC E" osnovan prema Memornadumu o suglasnosti o nadzoru države luke pribavlja veliki broj dodatnih informacija potrebnih za primjenu ove Direktive;

Budući da objave informacija u odnosu na brodove koji ne ispunjavaju međunarodne standarde o sigurnosti, zdravlju i zaštiti morskog okoliša može biti djelotvorno sredstvo koje obeshrabruje krcatelje da koriste takve brodove, te poticaj njihovim vlasnicima da poduzmu mjere popravka bez prisile da to učine;

Whereas all costs of inspecting ships which warrant detention should be borne by the owner or the operator;

Whereas for the purposes of implementing this Directive use should be made of the Committee set up pursuant to Article 12 of Council Directive 93/75/EEC on 13 September 1993 concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods in order to assist the Commission with the task of adapting Member States' inspection obligations on the basis of experience gained, taking into account developments in the MOU and also adopting the Annexes as necessary in the light of amendments to the Conventions, Protocols, codes and resolutions of relevant international bodies and to the MOU,

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Purpose

The purpose of this Directive is to help drastically to reduce substandard shipping in the waters under the jurisdiction of Member States by:

- increasing compliance with international and relevant Community legislation on maritime safety, protection of the marine environment and living and working conditions on board ships of all flags,
- establishing common criteria for control of ships by the port State and harmonizing procedures on inspection and detention, taking proper account of the commitments made by the maritime authorities of the Member States under the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (MOU).

Article 2

Definitions

For the purpose of this Directive including its Annexes:

1. "*Conventions*" means:

- the International Convention on Load Lines 1966 (LL 66)
- the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (Solas 74)
- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the 1978 Protocol relating thereto (Marpol 73/78),
- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78),

Budući da sve troškove nadzora brodova koji opravdavaju zadržavanje broda treba snositi vlasnik ili brodar broda;

Budući da za potrebe primjene ove Direktive treba surađivati s Odborom osnovanim prema čl.12. Direktive Vijeća 93/75/EEZ od 13. rujna 1993. koja se odnosi na minimalne uvjete koje trebaju ispunjavati brodovi koji prevoze opasan teret ili onečišćivače prema ili iz luka Zajednice kako bi se pomoglo Komisiji da se nadzorne obveze država članica uredile na temelju stečenog iskustva, uzimajući u obzir razvoj MOU-a, te u svjetlu izmjena konvencija, protokola, kodova i rezolucija odgovarajućih međunarodnih tijela i MOU-a, prihvate potrebni prilozi;

USVOJIO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive da pomogne značajnom smanjenju "podstandardnih" brodova u vodama pod nadležnošću država članica;

- povećanim poštivanjem međunarodnog i odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice u vezi pomorske sigurnosti, zaštite morskog okoliša i životnih i radnih uvjeta na brodovima svih zastava.

- utvrđivanjem općeg mjerila za nadzor brodova od strane države luke i usklađivanju postupka nadzora i zadržavanja, uzimajući u obzir obveze pomorskih vlasti država članica u skladu s Pariškim Memorandumom.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, uključujući i njene Priloge:

1. "*Konvencije*" znače:

- Međunarodna konvencija o teretnim vodenim linijama, 1966 (LL 66),

- Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru, 1974 (SOLAS 1974),

- Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973, i Protokol iz 1978. koji se na nju odnosi MARPOL (73/78),

- Međunarodna konvencija o standardima obuke, izdavanja ovlaštenja i vođenja brodske straže za pomorce, 1978 (STCW 78),

- the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (Colreg 72),
- the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 and
- the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO No 147),

together with the Protocols and amendments to these Conventions and related codes of mandatory status, in force at the date of adoption of this Directive.

2. "*MOU*" means the Memorandum of Understanding on Port State Control, signed in Paris on 26 January 1982, as it stands at the date of adoption of this Directive.

3. "*Ship*" means any seagoing vessel to which one or more of the Conventions apply, flying a flag other than that of the port State.

4. "*Off-shore installation*" means a fixed or floating platform operating on or over the continental shelf of a Member State.

5. "*Inspector*" means a public-sector employee or other person, duly authorized by the competent authority of a Member State to carry out port-State control inspections, and responsible to that competent authority.

6. "*Inspection*" means a visit on board a ship in order to check both the validity of the relevant certificates and other documents and the condition of the ship, its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew.

7. "*More detailed inspection*" means an inspection where the ship, its equipment and crew as a whole or, as appropriate, parts thereof are subjected, in the circumstances specified in Article 6 (3), to an in-depth inspection covering the ship's construction, equipment, manning, living and working conditions and compliance with on-board operational procedures.

8. "*Expanded inspection*" means an inspection as specified in Article 7.

9. "*Detention*" means the formal prohibition of a ship to proceed to sea due to established deficiencies which, individually or together, make the ship unseaworthy.

10. "*Stoppage of an operation*" means a formal prohibition of a ship to continue an operation due to established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous.

Article 3

Scope

1. This Directive applies to any ship and its crew:

- Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972 (COLREG 72),
- Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969. i
- Konvencija o minimalnim standardima u trgovačkoj mornarici iz 1976 (ILO 147),

zajedno s protokolima i izmjenama tih konvencija i odgovarajućim kodeksima koji su obvezni i na snazi na dan usvajanja ove Direktive.

2. "*MOU*" znači Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke, potpisan 26. siječnja 1982, kako vrijedi na dan usvajanja ove Direktive.

3. "*Brod*" znači bilo koji pomorski brod na koji se jedna ili više konvencija primjenjuju i koji vije zastavu različitu od zastave države luke.

4. "*Izvanobalna instalacija*" znači pričvršćenu ili plutajuću platformu koja radi na ili iznad ekpikontinetskog pojasa države članice.

5. "*Inspektor*" znači javni djelatnik ili druga osoba, propisno ovlaštena od nadležne vlasti države članice za obavljanje nadzora države luke, te odgovorna toj nadležnoj vlasti.

6. "*Nadzor*" znači posjet brodu u svrhu provjere valjanosti odgovarajućih svjedodžbi i drugih isprava, stanja broda, njegove opreme i posade, kao i životnih i radnih uvjeta posade.

7. "*Detaljniji pregled*" znači pregled kada su brod, njegova oprema i posada u cijelosti, ili, ako je prikladno, njihovi dijelovi u okolnostima određenim u čl.6 (3), predmetom jednog detaljnijeg pregleda koji obuhvaća konstrukciju broda, opremu, sastav posade, životne i radne uvjete na brodu i pridržavanje radnih postupaka na brodu.

8. "*Prošireni pregled*" znači pregled koji je određen u čl.7.

9. "*Zadržavanje*" znači formalnu zabranu brodu da isplovi iz luke zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili zajedno, čine brod nesposobnim za plovidbu.

10. "*Obustava rada*" znači formalnu zabranu brodu da nastavi rad zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili zajedno, čine nastavak rada opasnim.

Članak 3.

Primjena

1. Ova Direktiva primjenjuje se na bilo koji brod i njegovu posadu koji:

- calling at a port of a Member State or at an off-shore installation,
or
- anchored off such a port or such an installation.

Nothing in this Article shall affect the rights of intervention available to a Member State under the relevant international Conventions.

2. In the case of ships of a gross tonnage below 500, Member States shall apply those requirements of a relevant Convention which are applicable and shall, to the extent that a Convention does not apply, take such action as may be necessary to ensure that the ships concerned are not clearly hazardous to safety, health or the environment. In their application of this paragraph, Member States shall be guided by Annex 1 to the MOU.

3. When inspecting a ship flying the flag of a State which is not a party to a Convention, Member States shall ensure that the treatment given to such ship and its crew is no more favourable than that given to a ship flying the flag of a State which is a party to that Convention.

4. Fishing vessels, ships of war, naval auxiliaries, wooden ships of a primitive build, government ships used for non-commercial purposes and pleasure yachts not engaged in trade shall be excluded from the scope of this Directive.

Article 4

Inspection body

Member States shall maintain appropriate national maritime administrations, hereinafter called "competent authorities" for the inspection of ships and shall take whatever measures are appropriate to ensure that their competent authorities perform their duties as laid down in this Directive.

Article 5

Inspection commitments

1. The competent authority of each Member State shall carry out an annual total number of inspections corresponding to at least 25% of the number of individual ships which entered its ports during a representative calendar year.

2. In selecting ships for inspection the competent authority shall give priority to the ships referred to in Annex I.

3. Member States shall refrain from inspecting ships which have been inspected by any Member State within the previous six months, provided that:

- the ship is not listed in Annex I, and

- pristaju u luke države članice ili izvanobalne instalacije, ili
- sidre u tim lukama ili izvanobalnim instalacijama.

Ništa u ovom članku ne dira u prava intervencije koja pripadaju državama članicama na temelju odgovarajućih međunarodnih konvencija.

2. U slučaju brodova ispod 500 bruto tona, države članice uvažavat će one zahtjeve odgovarajućih konvencija koji se na njih primjenjuju, te će, u opsegu u kojem se odgovarajući instrument na njih ne primjenjuje poduzeti one mjere koje budu potrebne radi utvrđivanja da ti brodovi ne predstavljaju očitu opasnost po sigurnost, zdravlje ili okoliš. U primjeni ovog stavka države članice vodit će se Prilogom I. MOU-a.

3. Kada pregledavaju brod koji vije zastavu države koja nije stranka konvencije, države članice osigurat će da postupak prema tim brodovima i njihovoj posadi ne bude povoljniji u odnosu na brod koji vije zastavu države koja je stranka te konvencije.

4. Direktiva se ne primjenjuje na ribarske brodove, ratne brodove i njihove pomoćne trupe, drvene brodove jednostavne građe, državne brodove koji se koriste u ne-trgovačke svrhe i jahte za razonodu koje nisu u prometu.

Članak 4.

Nadzorno tijelo

Države članice održavat će odgovarajuće nacionalne pomorske uprave, ovdje u nastavku nazvane "nadležne vlasti", za nadzor brodova i poduzet će sve potrebne mjere kako bi osigurale da njihove nadležne vlasti obavljaju svoje dužnosti na način naveden u ovoj Direktivi.

Članak 5.

Nadzorne obveze

1. Nadležna vlast svake države članice obaviti će, godišnji ukupni broj pregleda koji iznosi najmanje 25% od broja brodova koji su ušli u njene luke u razdoblju koje predstavlja proteklih 12 mjeseci.

2. U izboru brodova za pregled nadzorne vlasti dat će prednost brodovima navedenim u Prilogu I.

3. Države članice suzdržat će se od obavljanja pregleda brodova koji su pregledani od bilo koje države članice u posljednjih šest mjeseci pod uvjetom da:

- brod nije popisao u Prilogu I, i

- no deficiencies have been reported, following a previous inspection, and

- no clear grounds exist for carrying out an inspection.

4. The provisions of paragraph 3 shall not apply to any of the operational controls specifically provided for in the Conventions.

5. The Member States and the Commission shall cooperate in seeking to develop priorities and practices which will enable ships likely to be defective to be targeted more effectively.

Any consequent amendment of this Article, except to the figure of 25% in paragraph 1, shall be made under the provisions of Article 19.

Article 6

Inspection procedure

1. The competent authority shall ensure that the inspector shall as a minimum:

(a) check the certificates and documents listed in Annex II, to the extent applicable;

(b) satisfy himself of the overall condition of the ship, including the engine room and accommodation and including hygienic conditions.

2. The inspector may examine all relevant certificates and documents, other than those listed in Annex II, which are required to be carried on board in accordance with the Conventions.

3. Whenever there are clear grounds for believing, after the inspection referred to in paragraphs 1 and 2, that the condition of a ship or of its equipment or crew does not substantially meet the relevant requirements of the Convention, a more detailed inspection shall be carried out, including further checking of compliance with on-board operational requirements.

"Clear Grounds" exist when the inspector finds evidence which in his professional judgement warrants a more detailed inspection of the ship, its equipment or its crew.

Examples of "clear grounds" are set out in Annex III.

4. The relevant procedures and guidelines for the control of ships specified in Annex IV shall also be observed.

Article 7

Expanded inspection of certain ships

1. Where there are clear grounds for a detailed inspection of a ship belonging to the categories listed in Annex V, Member States shall ensure that an expanded inspection is carried out.

- nijedan nedostatak nije prijavljen nakon prethodnog pregleda,
- ne postoje očiti razlozi za obavljanje pregleda.

4. Odredbe stavka 3. ne primjenjuju se na kontrolu radnih postupaka posebno predviđenih u konvecijama.

5. Države članice i Komisija surađivat će u pronalaženju načina kako bi stvorili prioritete i praksu koja će omogućiti da brodovi koji vjerovatno imaju nedostatke budu vođeni djelotvornije.

Bilo koja izmjena ovog članka, osim na iznos od 25% u stavku 1, bit će učinjena u skladu sa čl.19.

Članak 6.

Postupak nadzora

1. Nadležne vlasti osigurat će da inspektor kao minimum mora:

(a) pregledati svjedodžbe i isprave popisane u Prilogu II, u mjeri u kojoj su primjenjive;

(b) uvjeriti se u opće stanje broda, uključujući strojarnicu i smještaj, te higijenske uvjete.

2. Inspektor može provjeriti sve relevantne svjedodžbe i isprave, osim onih popisanih u Prilogu II, za koje se traži da se u skladu s konvencijama moraju nalaziti na brodu.

3. Uvijek kada postoje očiti razlozi za vjerovanje da stanje broda, njegove opreme ili posade ne odgovara zahtjevima primjenjivih konvencija, obaviti će se detaljniji pregled, uključujući daljnju provjeru poštivanja radnih postupaka na brodu.

"Očiti razlozi" postoje kada inspektor pronade dokaze koji po njegovoj stručnoj ocjeni opravdavaju detaljniji pregled broda, njegove opreme i posade. Primjeri "očitih razloga" navedeni su u Prilogu III.

4. Odgovarajuće postupke i upute za nadzor brodova navedene u Prilogu IV. također treba uzeti u obzir.

Članak 7.

Prošireni pregled određenih brodova

1. Kada postoje očiti razlozi za detaljniji pregled brodova koji pripadaju kategorijama popisanim u Prilogu V, države članice osigurat će da se obavi prošireni pregled.

2. Annex V, section B, contains non-mandatory guidelines for expanded inspection.

3. The ships referred to in paragraph 1 shall be subject to an expanded inspection by any of the competent authorities of the Member States only once during the period of 12 months. However, these ships may be subject to the inspection provided for in Article 6 (1) and (2).

4. In the case of passenger ships operating on a regular schedule in or out of a port in a Member State, an expanded inspection of each ship shall be carried out by the competent authority of that Member State. When a passenger ship operates such a schedule between ports in Member States, one of the States between which the ship is operating shall undertake the expanded inspection.

Article 8

Report of inspection to the master

1. On completion of an inspection, a more detailed inspection, or an expanded inspection, the master of the ship shall be provided by the inspector with a document in the form specified in Annex 3 to the MOU, giving the results of the inspection and details of any decisions taken by the inspector, and of corrective action to be taken by the master, owner or operator.

2. In the case of deficiencies warranting the detention of a ship, the document to be given to the master in accordance with paragraph 1 shall include information about the future publication of the detention order in accordance with the provisions of this Directive.

Article 9

Ratification and detention

1. The competent authority shall be satisfied that any deficiencies confirmed or revealed by the inspection referred to in Articles 6 and 7 are or will be rectified in accordance with the Conventions.

2. In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the competent authority of the port State where the ship is being inspected shall ensure that the ship is detained, or the operation in the course of which the deficiencies have been revealed is stopped. The detention order or stoppage of an operation shall not be lifted until the hazard is removed or until such authority establishes that the ship can, subject to any necessary conditions, proceed to sea or the operation be resumed without risk to the safety and health of passengers or crew, or risk to other ships, or without there being an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2. Prilog V, dio B, sadrži neobvezne upute za prošireni pregled.

3. Brodovi na koje se odnosi st.1, bit će predmetom proširenog pregleda od strane bilo koje nadležne vlasti države članice samo jednom u razdoblju od 12 mjeseci. Međutim, ti brodovi mogu biti predmetom nadzora predviđenog u čl.6.(1) i (2).

4. U slučaju putničkih brodova koji, prema redovnom redu vožnje plove u i iz luka država članica nadležne vlasti države članice obaviti će prošireni nadzor svakog broda. Kada putnički brodovi prema takvom redu vožnje plove između luka država članica, jedna od tih država članica obaviti će prošireni pregled.

Članak 8.

Izvještaj o nadzoru za zapovjednika

1. Nakon obavljenog pregleda, detaljnijeg pregleda ili proširenog pregleda, zapovjednik broda dobit će ispravu u obliku navedenom u Prilogu III. MOU-a, u kojoj se iznose rezultati pregleda, pojedinosti o svakoj poduzetoj odluci inspektora, te mjerama popravka koje treba poduzeti zapovjednik, vlasnik broda ili brodar.

2. U slučaju da nedostaci opravdavaju zadržavanje broda, isprava koja se daje zapovjedniku u skladu sa st.1. uključiti će i informaciju o budućoj objavi zadržanja u skladu s odredbama ove Direktive.

Članak 9.

Ispravljanje ili zadržavanje

1. Nadležne vlasti bit će zadovoljne ako je bilo koji nedostatak potvrđen ili ustanovljen u pregledima navedenim u čl.6. ili 7. ispravljen ili će biti ispravljen u skladu s konvencijama.

2. U slučaju nedostataka očito opasnih po sigurnost, zdravlje ili okoliš, nadležne vlasti države luke gdje je obavljen pregled broda, osigurati će da se brod zadrži ili da se obustave radnje u tijeku kojih su pronađeni nedostaci. Nalog za zadržavanje broda ili zaustavljanje radnji neće se povući dok se opasnost ne otkloni ili dok te vlasti ne ustanove da brod, poštujući sve potrebne uvjete, može nastaviti putovanje ili da se radnje mogu nastaviti bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade, ili opasnost za druge brodove, ili da ne predstavljaju nerazboritu prijetnju povredi morskog okoliša.

3. When exercising his professional judgment as to whether or not a ship should be detained, the inspector shall apply the criteria set out in Annex VI.

4. In exceptional circumstances, where the overall condition of a ship is obviously substandard, the competent authority may suspend the inspection of that ship until the responsible parties have taken the steps necessary to ensure that it complies with the relevant requirements of the Conventions.

5. In the event that the inspections referred to in Articles 6 and 7 give rise to detention, the competent authority shall immediately inform, in writing, the administration of the State whose flag the ship is entitled to fly (hereinafter called "flag administration") or the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State, of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the ship's certificates shall also be notified where relevant.

6. The provisions of this Directive shall be without prejudice to the additional requirements of the Conventions concerning notification and reporting procedures related to port State Control.

7. When exercising port State control under this Directive, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is unduly detained or delayed, the owner or operator shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered. In any instance of alleged undue detention or delay the burden of proof shall lie with the owner or operator of the ship.

Article 10

Right of appeal

1. The owner or the operator of a ship or his representative in the Member State shall have a right of appeal against a detention decision taken by the competent authority. An appeal shall not cause the detention to be suspended.

2. Member States shall establish and maintain appropriate procedure for this purpose in accordance with their national legislation.

3. The competent authority shall properly inform the master of a ship referred to in paragraph 1 of the right of appeal.

Article 11

Follow-up to inspections and detention

1. Where deficiencies as referred to in Article 9 (2) cannot be rectified in the port of inspection, the competent authority of that Member State may allow the ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair

3. Pri donošenju stručne ocjene da li brod zadržati ili ne, inspektor će primijeniti mjerila navedena u Prilogu VI.

4. U izuzetnim okolnostima, kada je očito da je opće stanje broda ispod standarda, nadležne vlasti mogu odgoditi pregled takvog broda sve dok odgovorne strane ne poduzmu potrebne korake kako bi se osiguralo da brod poštuje primjenjive zahtjeve konvencija.

5. U slučaju da pregled naveden u čl.6. i čl.7. daje povoda za zadržavanje, nadležne vlasti, bez odgađanja, obavijestit će u pismenoj formi upravu države čiju zastavu brod je ovlašten viti (ovdje u nastavku nazvana "uprava zastave") ili konzularno, u nedostatku, najbliže diplomatsko predstavništvo države, o svim okolnostima koje intervenciju smatraju neophodnom. Pored toga, imenovani inspektori ili priznate organizacije odgovorne za izdavanje brodskih svjedodžbi bit će obaviješteni kad je potrebno.

6. Odredbe ove Direktive ne utječu na dodatne zahtjeve konvencija koje se odnose na postupak izvješćivanja države luke.

7. Kad se obavlja nadzor države luke na temelju ove Direktive, treba nastojati izbjeći neopravdano zadržavanje broda ili zakašnjenje. Ako je brod neopravdano zadržan ili zakasnio, vlasnik ili brodar broda imaju pravo na naknadu štete ili gubitak koji su pretrpjeli.

U svakom slučaju o navodnom neopravdanom zadržavanju ili zakašnjenju teret dokaza leži na vlasniku ili brodaru broda.

Članak 10.

Pravo na žalbu

1. Vlasnik ili brodar broda, njihov predstavnik u državi članici imaju pravo na žalbu protiv odluke o zadržavanju broda koju je donijela nadležna vlast. žalba ne odgađa zadržavanje broda.

2. Države članice ustanovit će i održavati odgovarajući postupak u tu svrhu u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvima.

3. O pravu na žalbu, nadležne vlasti na odgovarajući način obavijestit će zapovjednika broda navedenog u st.1.

Članak 11.

Praćenje nakon pregleda i zadržanja

1. Kada se nedostaci navedeni u čl.9.(2) ne mogu ispraviti u luci pregleda, nadležne vlasti države članice mogu dopustiti brodu da prosljedi u najbliže odgovarajuće dostupno brodogradilište, izabrano od zapovjednika i nadležnih

yard available, as chosen by the master and the authorities concerned, provided that the conditions determined by the competent authority of the flag State and agreed by that Member State are complied with. Such conditions shall ensure that the ship can proceed without risk to the safety and health of passengers or crew, or risk to other ships, or without there being an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2. In the circumstances referred to in paragraph 1, the competent authority of the Member State in the port of inspection shall notify the competent authority of the State where the repair yard is situated, the parties mentioned in Article 9 (5) and any other authority as appropriate of all the conditions for the voyage.

3. The notification of the parties referred to in paragraph 2 shall be in accordance with Annex 2 to the MOU.

The competent authority of a Member State receiving such notification shall inform the notifying authority of the action taken.

4. Member State shall take measures to ensure that ships referred to in paragraph 1 which proceed to sea:

(i) without complying with the conditions determined by the competent authority of any Member State in the port of inspection; or

(ii) which refuse to comply with the applicable requirements of the Conventions by not calling into the indicated repair yard;

shall be refused access to any port within the Community, until the owner or operator has provided evidence to the satisfaction of the competent authority of the Member State where the ship was found defective that the ship fully complies with all applicable requirements of the Conventions.

5. In the circumstances referred to in paragraph 4 (i), the competent authority of the Member State where the ship was found defective shall immediately alert the competent authorities of all the other Member States.

In the circumstances referred to in paragraph 4 (ii), the competent authority of the Member State in which the repair yard lies shall immediately alert the competent authorities of all the other Member States.

Before denying entry, the Member State may request consultations with the flag administration of the ship concerned.

6. Notwithstanding the provisions of paragraph 4, access to a specific port may be permitted by the relevant authority of that port State in the event of *force majeure* or overriding safety considerations, or to reduce or minimize the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such Member State have been implemented by the owner, the operator or the master of the ship to ensure safe entry.

vlasti, ali samo ako su ispunjeni uvjeti koje je odredila nadležna vlast države zastave. Ti uvjeti osigurat će da brod može isploviti bez rizika za sigurnost i zdravlje posade i putnika, ili rizika za druge brodove, te bez nerazborite prijetnje povredi morskog okoliša.

2. U okolnostima navedenim u st.1. o svim uvjetima putovanja, nadležna vlast države članice u luci pregleda obavijestit će nadležne vlasti države gdje se nalazi brodogradilište, strane spomenute u čl.9.(5) i druge odgovarajuće vlasti.

3. Obavješćivanje strana navedenih u st.2. obaviti će se u skladu s prilogom 2. MOU-a. Nadležna vlast države članice koja primi takvu obavijest upoznat će vlasti koja ju je obavijestila o poduzetim mjerama.

4. Države članice poduzet će mjere kako bi osigurale da se brodovima navedenim u st.1. koji su isplovili:

(i) ne pridržavajući se uvjeta koje su odredile nadležne vlasti države članice u luci nadzora, ili

(ii) odbijaju poštivati primjenjive zahtjeve konvencija time što nisu pristali u naznačeno brodogradilište,

zabrani ulaz u bilo koju luku u okviru zajednice, sve dok vlasnik broda ili brodar ne podnese dokaze koji će uvjeriti nadležnu vlast države članice koja je ustanovila da je brod neispravan, da brod poštuje sve primjenjive zahtjeve konvencija.

5. U uvjetima navedenim u st.4.(i) nadležna vlast država članica koja je utvrdila neispravnosti broda, bez odgađanja upozorit će nadležne vlasti svih drugih država članica.

U uvjetima navedenim u st.4.(i) nadležne vlasti države gdje se nalazi brodogradilište, bez odgađanja, obavijestit će nadležne vlasti svih drugih država članica

Prije zabrane uplovljenja, država članica može tražiti konzultacije s upravom države zastave broda.

6. Bez obzira na odredbe st.4, pristup određenoj luci odgovarajuće vlasti države luke mogu dozvoliti u slučaju više sile ili iz sigurnosnih razloga, ili u svrhu smanjenja rizika od onečišćenja, ili ispravljanja nedostataka, pod uvjetom da su se nadležne vlasti uvjerile da je brodovlasnik, brodar ili zapovjednik primijenili mjere za sigurni ulaz broda u luku.

Article 12

Professional profile of inspectors

1. The inspections shall be carried out only by inspectors who fulfil the qualification criteria specified in Annex VII.

2. When the required professional expertise cannot be provided by the competent authority of the port State, the inspector of that competent authority may be assisted by any person with the required expertise.

3. The inspectors carrying out port State control and the persons assisting them shall have no commercial interest either in the port of inspection or in the ships inspected, nor shall the inspectors be employed by or undertake work on behalf of non-governmental organizations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships.

4. Each inspector shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his competent authority in accordance with the national legislation indicating that the inspector is authorized to carry out inspections.

A common model for such an identity card shall be established in accordance with the procedure under Article 19.

Article 13

Reports from pilots and port authorities

1. Pilots of Member States, engaged in berthing or unberthing ships or engaged on ships bound for a port within a Member State, shall immediately inform the competent authority of the port State or the coastal State, as appropriate, whenever they learn in the course of their normal duties that there are deficiencies which may prejudice the safe navigation of the ship, or which may pose a threat of harm to the marine environment.

2. If port authorities, when exercising their normal duties, learn that a ship within their port has deficiencies which may prejudice the safety of the ship or poses an unreasonable threat of harm to the marine environment, such authority shall immediately inform the competent authority of the port State concerned.

Article 14

Cooperation

1. Each Member State shall make provision for cooperation between its competent authority, its port authorities and other relevant authorities or commercial organizations to ensure that its competent authority can obtain

Članak 12.

Stručni profil inspektora

1. Pregled obavljaju samo inspektori koji ispunjavaju mjerila određena u Prilogu VII.

2. Kada potrebno stručno znanje ne može osigurati nadležna vlast u državi luci, inspektorima nadležnih vlasti pružiti pomoć može osoba sa potrebnim znanjem.

3. Inspektori koji obavljaju pregled u državi luci i osobe koje im pomažu, ne smiju imati nikakav trgovački interes u luci nadzora, brodu koji pregledavaju, te ne smiju obavljati posao u ime nevladinih organizacija koje izdaju imovinske i klasifikacijske svjedodžbe, ili koje obavljaju preglede potrebne za izdavanje tih svjedodžbi.

4. Svaki inspektor nosit će dokument u obliku osobne iskaznice koju izdaje nadležna vlast u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, naznačujući da je inspektor ovlašten obaviti pregled.

Uobičajeni oblik za takvu identifikacijsku iskaznicu ustanovit će se u skladu s postupkom u čl.19.

Članak 13.

Izvještaji peljara i lučkih vlasti

1. Peljari država članica, zaposleni prilikom pristajanja ili odlaženja broda s veza, ili zaposleni na brodu u slučaju obveznog peljarenja između država članica, bez odgađanja obavijestit će nadležnu vlast države luke ili obalne države, što je prikladnije, kada za vrijeme uobičajenih dužnosti uoče da postoje nedostaci koji mogu utjecati na sigurnu plovidbu broda, ili koji predstavljaju prijetnju povredi morskoga okoliša.

2. Ako lučke vlasti u obavljanju svojih uobičajenih dužnosti, uoče da brod u njihovoj luci ima nedostatke koji mogu utjecati ili sigurnost broda, ili nanijeti nerazboritu prijetnju povredi morskoga okoliša, te vlasti bez odgađanja obavijestit će nadležne vlasti države luke.

Članak 14.

Suradnja

1. Svaka država članica donijet će odredbe za suradnju između njenih nadležnih vlasti, lučkih vlasti i drugih odgovarajućih vlasti ili trgovačkih organizacija kako bi osigurale da njene nadležne vlasti mogu pribaviti sve

all relevant information on ships calling at its ports.

2. Member States shall maintain provisions for the exchange of information and cooperation between the competent authority and the competent authorities of all other Member States and maintain the established operational link between their competent authority, the Commission and the Sirenac E information system set up in St Malo, France.

3. The information referred to in paragraph 2 shall be that specified in Annex 4 to the MOU, and that required to comply with Article 15 of this Directive.

Article 15

Publication of detentions

Each competent authority shall as a minimum publish quarterly information concerning ships detained during the previous three-month period and which have been detained more than once during the past 24 months. The information published shall include the following:

- name of the ship,
- name of the shipowner or the operator of the ship,
- IMO number,
- flag State,
- the classification society, where relevant, and, if applicable, any other Party which has issued certificates to such ship in accordance with the Conventions on behalf of the flag State,
- reason for detention,
- port and date of detention.

Article 16

Reimbursement of costs

1. Should the inspection referred to in Articles 6 and 7 confirm or reveal deficiencies in relation to the requirements of a Convention warranting the detention of a ship, all costs relating to the inspections in any normal accounting period shall be covered by the shipowner or the operator or by his representative in the port State.

2. All costs relating to inspections carried out by the competent authority of a Member State under the provisions of Article 11 (4) shall be charged to the owner or operator of the ship.

3. The detention shall not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs.

relevantne informacije o brodovima koji pristaju u njenim lukama.

2. Države članice ustanovit će odredbe o izmjeni informacija i suradnji između nadležnih vlasti i nadležnih vlasti svih drugih država članica i održavat će radnu vezu između njenih nadležnih vlasti, komisije i SIRENAC E informacijskog sustava ustanovljenog u St. Malou u Francuskoj.

3. Informacije spomenute u st.2. određene su u Prilogu 4. MOU-a. te se traži da se usklade sa čl.15. Direktive.

Članak 15.

Objava zadržavanja

1. Svaka nadležna vlast kao najmanje objavit će tromjesečne informacije u odnosu na brodove zadržane za vrijeme prethodna tri mjeseca, te one koji su bili zadržani više od jedan put u protekla 24 mjeseca. Objavljene informacije sadržavat će slijedeće:

- ime broda,
- ime vlasnika ili brodarka broda,
- IMO broj,
- državu zastavu,
- klasifikacijsko društvo, gdje je potrebno, i ako je primjenjivo, bilo koju drugu stranku koja je izdala svjedodžbu tom brodu u skladu s konvencijama u ime države zastave,
- razlog zadržavanja,
- luka i datum zadržavanja.

Članak 16.

Naknada troškova

1. Ako pregledi navedeni u čl.6. i 7. potvrde ili ustanove nedostatke u odnosu na uvjete konvencija, opravdavajući zadržavanje broda, sve troškove u vezi pregleda za vrijeme koje se računa snosit će vlasnik broda ili brodar broda, ili njihov predstavnik u luci.

2. Sve troškove u vezi pregleda koje su obavile nadležne vlasti u državi članici na temelju odredbe čl.11. (4) snosit će vlasnik ili brodar broda.

3. Zadržavanje neće biti obustavljeno dok se ne uplati cijelokupni iznos ili ne pribavi dovoljna garancija za naknadu troškova.

Article 17

Data to monitor implementation

1. Member States shall supply the following information to the Commission and the MOU Secretariat:

- number of inspectors working on their behalf on port State inspection in accordance with this Directive. For authorities where inspectors perform port-State inspections on a part-time basis only, the total must be converted into a number of full-time employed inspectors,
- number of individual ships entering their ports in a representative calendar year within the previous five-year period.

2. The information listed in paragraph 1 shall be forwarded within three months following the entry into force of this Directive and thereafter by 1 October once every three calendar years.

Article 18

Regulatory Committee

The Commission shall be assisted by the Committee set up pursuant to Article 12 of Directive 93/75/EEC in accordance with the procedure laid down in that Article.

Article 19

Amendment procedure

This Directive may be amended in accordance with the procedure laid down in Article 18, in order to:

(a) adapt the inspection and publication obligations of Member States mentioned in Article 5 (except the figure of 25% referred to in paragraph 1 thereof), and in Articles 6, 7 and 15 on the basis of the experience gained from implementation of this Directive and taking into account developments in the MOU;

(b) adapt the Annexes in order to take into account amendments which have entered into force to the Conventions, Protocols, codes and resolutions of relevant international organizations and to the MOU.

Article 20

Implementation

1. Member States shall adopt the laws, regulations and administrative provisions necessary to implement this Directive not later than 30 June 1996 and shall forthwith inform the Commission thereof.

Članak 17.

Podaci za nadzor primjene

1. Države članice dostavit će slijedeće podatke Komisiji i Tajništvu MOU-a.

- broj inspektora koji radi u njihovo ime u lukama nadzora u skladu s ovom Direktivom. Za vlasti gdje inspektori obavljaju nadzor samo nepuno radno vrijeme, ukupan broj radnih sati mora biti prikazan kao broj inspektora zaposlenih puno radno vrijeme,

- broj brodova koji su pristali u njihove luke tijekom bilo koje kalendarske godine u razdoblju od pet prethodnih godina.

2. Podatke popisane u st.1. bit će poslani unutar tri mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive i nakon 1. listopada jednom svake tri kalendarske godine.

Članak 18.

Redovni odbor

Komisija će pomagati odbor osnovan u skladu sa čl.12. Direktive 93/75/EEC u skladu sa postupkom ustanovljenim u tom članku.

Članak 19.

Postupak izmjene

Direktiva može biti izmijenjena u skladu s postupkom ustanovljenim u čl.18. u svrhu:

(a) prilagodbe nadzora i obveza objave država članica spomenutih u čl.5. (osim iznosa od 25% spomenutog u st.1. toga članka), i članka 6, 7. i 15. s obzirom na iskustva stečena primjenom ove Direktive i uzimajući u obzir napredovanja MOU-a.

(b) prilagodbe Priloga uzimajući u obzir izmjene konvencija, protokola, kodova i rezolucija odgovarajućih međunarodnih organizacija i MOU-a koji su stupili na snagu.

Članak 20.

Primjena

1. Države članice usvojiti će zakone, regulative i upravne postupke potrebne za primjenu ove Direktive najkasnije do 30.VI.1996. i o tome obavijestiti će Komisiju.

2. When Member States adopt these measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such a reference shall be laid down by Member States.

3. Member States shall communicate to the Commission the text of the provisions of national law which they have adopted in the field governed by this Directive.

Article 21

This Directive shall enter into force on the 20th day following that of its publication.

Article 22

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Luxembourg, 19 June 1995.

2. Kada države članice usvoje takve mjere, one će sadržavati pozivanje na ovu Direktivu ili će biti popraćene s takvim pozivanjem u slučaju njihove službene objave.

Način takvog pozivanja odredit će države članice.

3. Države članice obavijestit će Komisiju o sadržaju odredbi nacionalnih zakona koji su usvojeni iz područja pokrivenog ovom Direktivom.

Članak 21.

Direktiva će stupiti na snagu dvadeset dana nakon njene objave.

Članak 22.

Direktiva je upućena država članicama.

Sastavljena u Luksemburgu, 19. lipnja 1995.

A N N E X I

SHIPS TO BE CONSIDERED FOR PRIORITY INSPECTION (as referred to in Article 5(2))

1. Ships visiting a port of a Member State for the first time or after an absence of 12 months or more. In applying these criteria Member States shall also take into account those inspections which have been carried out by members of the MOU. In the absence of appropriate data for this purpose, Member States shall rely upon the available Sirenac E data and inspect those ships which have not been registered in the Sirenac E database following the entry into force of that database on 1 January 1993.

2. Ships flying the flag of a State appearing in the three-year rolling average table of above-average detentions and delays published in the annual report of the MOU.

3. Ships which have been permitted to leave the port of a Member State on condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period.

4. Ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation (pursuant to Council Directive 93/75/EEC of 13 September 1993 and Article 13 of this Directive).

5. Ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, issued in accordance with the Conventions, and the classification certificates, have been issued by an organization which is not recognized under the terms of Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

6. Ships which have failed to comply with the obligations laid down in Council Directive 93/75/EEC.

7. Ships which are in a category for which expanded inspection has been decided (pursuant to Article 7 of this Directive).

8. Ships which have been suspended from their class for safety reasons in the course of the preceding six months.

P R I L O G I

BRODOVI KOJIMA SE DAJE PREDNOST PRI PREGLEDU (u svezi sa čl.5 (2))

1. Brodovi koji dolaze u luku države članice prvi puta ili nakon perioda od 12 mjeseci ili više. U primjeni ovog pravila države članice također će uzeti u obzir one preglede koje su obavile države članice MOU-a. U nedostatku odgovarajućih podataka za tu svrhu, države članice oslonit će se na dostupne SIRENAC E podatke i pregledati one brodove koji nisu upisani u SIRENAC E bazi podataka nakon njenog stupanja na snagu 1. listopada 1993.

2. Brodovi koji viju zastavu države koja se pojavljuje u tablici koja prikazuje prosjek zadržavanja i kašnjenja brodova u trogodišnjem periodu, a objavljuje se u godišnjem izvještju MOU-a.

3. Brodovi kojima je dozvoljeno da napuste luku države članice pod uvjetom da se opaženi nedostaci u određeneom vremenskom razdoblju moraju otkloniti, istekom tog vremena.

4. Brodovi s nedostacima koji utječu na njihovu sigurnu plovidbu , prijavljeni od peljara ili lučkih vlasti (u skladu s Direktivom Vijeća 93/75/EEC od 13.IX.1993. i čl. 13. ove Direktive.)

5. Brodovi čije svjedodžbe o konstrukciji broda i opreme, izdane u skladu s konvencijama i klasifikacijske svjedodžbe izdane od organizacije koja nije priznata prema odredbi Direktive Vijeća br.94/57/ od 22.XI.1994. o općim pravilima i standardima za pregled brodova, nadzornom organizacijom i relevantnim djelatnostima pomorske uprave.

6. Brodovi koji ne poštuju obveze ustanovljene u Direktivi Vijeća 93/75/EEC.

7. Brodovi koji su u kategoriji brodova za koje je određen prošireni pregled (u skladu sa čl.7. ove Direktive).

8. Brodovi za koje je odgođena klasa zbog sigurnosnih razloga za vrijeme od prethodnih šest mjeseci.

A N N E X I I

LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS (referred to in Article 6(1))

1. International Tonnage Certificate (1969).
2. - Passenger Ship Safety Certificate,
 - Cargo Ship Safety Construction Certificate,
 - Cargo Ship Safety Equipment Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radio Certificate.
 - Exemption Certificate,
 - Cargo Ship Safety Certificate.
3. International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk;
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk.
4. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk;
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.
5. International Oil Pollution Prevention Certificate.
6. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.
7. International Load Line Certificate (1966);
 - International Load Line Exemption Certificate.
8. Oil record book, parts I and II.
9. Cargo record book.
10. Minimum Safe Manning Document;
 - Certificates of Competency.
11. Medical certificates, (see ILO Convention No 73 concerning Medical Examination of Seafarers).
12. Stability information.
13. Copy of Document of Compliance and Certificate issued in accordance with The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (IMO Resolution A.741 (18)).

P R I L O G I I

POPIS SVJEDODŽBI I ISPRAVA (u svezi čl. 6(1))

1. Međunarodna svjedodžba o baždarenju (1969)
2. - Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda
 - Svjedodžba o sigurnosti teretnog broda
 - Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda
 - Svjedodžba o sigurnosti radiotelegrafije teretnog broda
 - Svjedodžba o sigurnosti radiotelefonije teretnog broda
 - Svjedodžba o sigurnosti radiopreme teretnog broda
 - Svjedodžba o oslobađanju
 - Svjedodžba o sigurnosti teretnog broda
3. Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova
 - Svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova
4. Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju
 - Svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju
5. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem
6. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućina u razlivenom stanju
7. Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji (1966)
 - Svjedodžba o oslobađanju odredbi o teretnoj liniji
8. Knjiga ulja, Dio I. i Dio II.
9. Knjiga tereta
10. Isprava o sigurnosnom sastavu posade
 - Svjedodžbe o ovlaštenjima
11. Zdravstvene svjedodžbe (vidi ILO Konvenciju br.73. koja se odnosi na zdravstvene preglede pomoraca)
12. Informacije o stabilitetu
13. Kopija isprave o ispunjavanju i Svjedodžba izdana u skladu s Međunarodnim kodeksom o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (IMO Rezolucija A.741 (18)).

14. Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society).

14. Svjedodžbe o snazi brodskog trupa i instalacijama stroja izdane od klasifikacijskog društva (traže samo ako brod održava svoju klasu kod klasifikacijskog društva).

A N N E X I I I

EXAMPLES OF "CLEAR GROUNDS" FOR A MORE DETAILED INSPECTION (as referred to in Article 6(3))

1. Ships identified in Annex I, with the exception of No 1.
2. A report or notification by another Member State.
3. A report or complaint by the master, a crew member, or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Member State concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded; the identity of the person lodging the report or the complaint must not be revealed to the master or the shipowner of the ship concerned.
 4. The ship has been involved in a collision on its way to the port.
 5. The oil record book has not been properly kept.
 6. The ship has been accused of an alleged violation of the provisions on discharge of harmful substances or effluents.
 7. During examination of the certificates and other documentation, (see Article 6 (1) (a) and (2)), inaccuracies have been revealed.
 8. Indications that the crew members are unable to comply with the requirements of Article 8 of Directive 94/58/EC of 22 November 1994 on the minimum level of training of seafarers.
 9. Evidence of cargo and other operations not being conducted safely, or in accordance with IMO guidelines, e.g. the content of oxygen in the inert-gas mains supply to the cargo tanks is above the prescribed maximum level.
 10. Failure of the master on an oil tanker to produce the record of the oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage.
 11. Absence of an up-to-date muster list, or crew members not aware of their duties in the event of fire or an order to abandon ship.

P R I L O G I I I

PRIMJERI " OČITIH RAZLOGA " ZA DETALJNIJI PREGLED (u svezi sa čl.(3))

1. Brodovi navedeni u Prilogu I, s izuzetkom br.1.
2. Izvještaj ili obavijest druge države članice.
3. Izvještaj ili pritužba zapovjednika, člana posade, ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legalni interes u sigurnom vođenju broda, životnim i radnim uvjetima na brodu ili sprječavanju onečišćenja, osim ako država članica smatra da su izvještj ili pritužba očito neosnovani; identitet osobe koja podnosi izvještj ili pritužbu ne smije se otkriti zapovjedniku ili vlasniku broda koji je u pitanju.
4. Brod je na svom putu u luku sudjelovao u sudaru.
5. Knjiga ulja nije odgovarajuće vođena.
6. Brod je optužen za navodno kršenje odredbi o ispuštanju štetnih tvari ili otpadaka.
7. Za vrijeme pregleda svjedodžbi i drugih isprava (vidi čl.6(1)(a) i(2)), pronađene su nepravilnosti.
8. Pokazatelji da članovi posade nisu u mogućnosti ispuniti zahtjeve čl.8. Direktive 94/58/EC od 22.XI.1994. o minimalnom stupnju obuke pomoraca.
9. Dokazi da teret ili druge radnje nisu vođeni sigurno, ili u skladu s IMO-vim preporukama (npr. sadržaj kisika u plinu koji se nalazi u glavnom dovodi inertnog plina u teretne tankove je iznad dozvoljenog maksimalnog stupnja.
10. Propust zapovjednika tankera za prijevoz ulja da napravi izvještaj o praćenju iskrcaja ulja i kontrolnom sustavu za posljednje putovnje u balastu.
11. Nepostojanje ažurirane zapovjednikove liste, ili članovi posade nisu svjesni svojih obveza u slučaju požara ili naloga o napuštanju broda.

A N N E X I V

PROCEDURES FOR THE CONTROL OF SHIPS (as referred to in Article 6(4))

1. Procedures for the Control of Ships (IMO Resolution A.466 (XII)), as amended.
2. Principles of Safe Manning (IMO Resolution A.481 (XII) and Annexes which are Contents of Minimum Safe Manning Document (Annex 1) and Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (Annex 2).
3. Procedures for the Control of Ships and Discharges under Annex I to Marpol 73/78 (IMO Resolution A.542 (13)).
4. Procedures for the Control of Ships and Discharges under Annex II to Marpol 73/78 (IMO Resolution MEPC 26 (23)).
5. Procedures for the Control of Operational Requirements Related to the Safety of Ships and Pollution Prevention (IMO Resolution A.742 (18)).
6. The Provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code.
7. International Labour Organization (ILO) publication "Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure".
8. Annex I to the Paris MOU guidelines for surveyors.

P R I L O G I V

POSTUPCI ZA KONTROLU BRODOVA (u svezi čl. 6 (4))

1. Postupci za kontrolu brodova (IMO Resolution A.466 (XII), kako je izmijenjena).
2. Načela sigurnosnog sastava posade (IMO Rezolucija A.481 (XII) i Prilozi - Sadržaj isprave o sigurnosnom sastavu posade (Prilog I) i Upute o primjeni načela sigurnosnog sastava posade (Prilog II).
3. Postupci za kontrolu brodova i izljeva prema Prilog I. MARPOLA 73/78 (IMO Rezolucija A.542 (13)).
4. Postupci za kontrolu brodova i izljeva prema Prilogu II. MARPOLA 73/78 (IMO Rezolucija MEPC 26 (23)).
5. Postupci za kontrolu radnih zahtjeva koji se odnose na sigurnost broda i sprečavanje onečišćenja (IMO Rezolucija A.742 (18)).
6. Odredbe Međunarodnog pomorskog kodeksa opasne robe.
7. Međunarodna organizacija rada (ILO) brošura "Pregled radnih uvjeta na brodu: Upute za postupak".
8. Prilog I. MOU-a "Upute za inspektore".

A N N E X V

A. CATEGORIES OF SHIPS SUBJECT TO EXPANDED INSPECTION (as referred to in Article 7 (1))

1. Oil tankers, five years or less from the date of phasing out in accordance with Marpol 73/78, Annex I, Regulation 13G, i.e.

- a crude oil tanker of 20 000 tonnes deadweight and above or a product carrier of 30 000 tonnes deadweight and above, not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in Regulation 1 (26) of Annex I to Marpol 73/78, will be subject to expanded inspection 20 years after its date of delivery as indicated on the Supplement, Form B, to the IOPP Certificate, or 25 years after that date, if the ship's wing tanks or double-bottom spaces not used for the carriage of oil meet the requirements of Regulation 13G (4) of that Annex, unless it has been reconstructed to comply with Regulation 13F of the same Annex,

- an oil tanker as mentioned above meeting the requirements of a new oil tanker as defined in Regulation 1 (26) of Annex I to Marpol 73/78 will be subject to expanded inspection 25 years after its date of delivery as indicated on the Supplement, Form B, to the IOPP Certificate, unless it complies with or has been reconstructed to comply with Regulation 13F of that Annex.

2. Bulk carriers, older than 12 years of age, as determined on the basis of the date of construction indicated in the ship's safety certificates.

3. Passenger ships.

4. Gas and chemical tankers older than 10 years of age, as determined on the basis of the date of construction indicated in the ship's safety certificates.

B. NON-MANDATORY GUIDELINES FOR EXPANDED INSPECTION OF CERTAIN CATEGORIES OF SHIPS (as referred to in Article 7 (2))

To the extent applicable the following items may be considered as part of an expanded inspection. Inspectors must be aware that it may jeopardize the safe execution of certain on-board operations, e.g. cargo operation, if tests having a direct effect thereon, are required to be carried out during such operations.

P R I L O G V

A. KATEGORIJE BRODOVA KOJI PODLIJEŽU PROŠIRENOM PREGLEDU (u svezi čl.7(1))

1. Tankeri za prijevoz ulja, 5 godina ili manje nakon što su prilagođeni pravilu 13 G. Priloga I Marpola 73/78, tj.

- tanker za prijevoz sirove nafte od 20000 tona nosivosti i više
tanker za prijevoz naftnih derivata od 30000 tona nosivosti ili više, koji ne ispunjavaju zahtijevima za nove tankere kako je to određeno pravilom 1 (26) Priloga I. Marpola 73/78, podliježu proširenom pregledu po isteku 20 godina od dana isporuke koji je naveden u Formularu B Dodatka IOPP svjedodžbe, ili 25 godina nakon toga dana ako su brodski bočni tankovi ili dvodna koja se ne koriste za prijevoz ulja u skladu s pravilom 13 G (4) istog Prloga, osim ako su bili rekonstruirani u skladu s pravilom 13. F Priloga;

- tanker za prijevoz ulja kako je gore opisan koji ispunjava zahtijeve za novi tanker u skladu s pravilom 1 (26) Priloga I. Marpola 73/78 podliježe proširenom pregledu 25 godina nakon dana isporuke koji je naveden u Formularu B Dodatka IOPP svjedodžbe, osim ako se pridržava zahtijeva pravila 13 F Priloga ili je bio u skladu s njim rekonstruiran.

2. Brodovi za prijevoz suhih tereta u rasutom stanju stariji od 12 godina, što se utvrđuje na temelju datuma izgradnje upisanog u brodskim svjedodžbama o sigurnosti;

3. Putnički brodovi.

4. Tankeri za prijevoz ukapljenog plina ili kemikalija stariji od 10 godina, što se utvrđuje na temelju datuma izgradnje upisanog u brodskim svjedodžbama o sigurnosti.

B. NEOBVEZNE UPUTE ZA PROŠIRENI PREGLED ODREĐENIH KATEGORIJA BRODOVA (u svezi čl. 7(2))

Slijedeće točke mogu se, u mjeri u kojoj je to primjenjivo, smatrati dijelom proširenog pregleda. Inspektori moraju biti svijesni da testovi mogu ugroziti sigurno izvršenje nekih brodskih operacija, npr. rada s teretom, ako testovi koji se trebaju obaviti za vrijeme takvih operacija imaju na njih izravan učinak.

1. SHIPS IN GENERAL (categories in section A)

- Black-out and start of emergency generator,
- Inspection of emergency lighting,
- Operation of emergency fire-pump with two firehoses connected to the fire main-line,
- Operation of bilge pumps,
- Closing of watertight doors,
- Lowering of one seaside lifeboat to the water,
- Test of remote emergency stop for e.g. boilers, ventilation and fuel pumps,
- Testing of steering gear including auxiliary steering gear,
- Inspection of emergency source of power to radio installations,
- Inspection and, to the extent possible, test of engine-room separator.

2. OIL TANKERS

In addition to the items listed under section 1, the following items may also be considered as part of the expanded inspection for oil tankers:

- Fixed-deck foam system,
- Fire-fighting equipment in general,
- Inspection of fire dampers to engine room, pump room and accommodation,
- Control of pressure of inert gas and oxygen content thereof,
- Check of the Survey Report File (see IMO Resolution A.744 (18)) to identify possible suspect areas requiring inspection.

3. BULK CARRIERS

In addition to the items listed under section 1, the following items may also be considered as part of the expanded inspection for bulk carriers:

- Possible corrosion of deck machinery foundations,
- Possible deformation and/or corrosion of hatch covers,
- Possible cracks or local corrosion in transverse bulkheads,
- Access to cargo holds,
- Check of the Survey Report File, (see IMO Resolution A.744(18))

1. BRODOVI OPĆENITO (kategorije iz poglavlja A)

- Izbacivanje generatora iz brodske mreže i upućivanje generatora za nuždu,
- Pregled rasvjete za nuždu,
- Rad protupožarne pumpe za nuždu kada su na glavnoj požarnoj liniji priključena dva vatrogasna crijeva,
- Rad kaljužnih pumpi,
- Zatvaranje vodonepropusnih vrata,
- Spuštanje jedne brodice za spašavanje s one strane broda kojom nije privezan,
- Provjera daljinskog zatvaranja kotlova, ventilacije i pumpi goriva,
- Provjera uređaja za kormilarenje i pomoćnog uređaja za kormilarenje,
- Pregled izvora napajanja radio opreme u nuždi,
- Pregled i, ukoliko je moguće, test separatora goriva u strojnici.

2. TANKERI ZA PRIJEVOZ ULJA

Slijedeće se točke, uz one navedene u poglavlju 1, mogu smatrati kao dio proširenog pregleda tankera za prijevoz ulja;

- Stalna palubna instalacija za gašenje pjenom,
- Protupožarna oprema općenito,
- Pregled protupožarnih prigušnica u strojnici, pumpnoj stanici i nadgrađu,
- Provjera tlaka inertnog plina i njegov sadržaj kisika,
- Provjera Registra s izvještjima o pregledu (vidi IMO Rezoluciju A.744 (18) u svrhu identifikacije sumnjivih dijelova broda koje je potrebno pregledati.

3. BRODOVI ZA PRIJEVOZ SUHIH TERETA U RASUTOM STANJU

Slijedeće se točke, uz one navedene u odsjeku 1, mogu smatrati dijelom proširenog pregleda brodova za prijevoz suhih tereta u rasutom stanju:

- Moguća korodiranost temelja palubnih strojeva,
- Moguća iskrivljenost i/ili korodiranost poklopca grotla,
- Moguća napuknuća ili mjestimična korodiranost poprečnih pregrada,
- Ulazi u skladišta tereta,
- Provjera Registra s izvještjima o pregledu (vidi IMO Rezolucija A.744 (18) u svrhu identifikacije sumnjivih dijelova broda koje je

to identify possible suspect areas requiring inspection.

4. GAS AND CHEMICAL TANKERS

In addition to the items listed under section 1, the following items can also be considered as part of the expanded inspection for gas and chemical tankers:

- Cargo tank monitoring and safety devices relating to temperature, pressure and ullage,

- Oxygen analysing and explosimeter devices, including their calibration. Availability of chemical detection equipment (bellows) with an appropriate number of suitable gas detection tubes for the specific cargo being carried,

- Cabin escape sets giving suitable respiratory and eye protection, for every person on board (if required by the products listed on the International Certificate of Fitness or Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or Liquefied Gases in Bulk as applicable),

- Check that the product being carried is listed in the International Certificate of Fitness or Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or Liquefied Gases in Bulk as applicable,

- The fixed fire-fighting installations on deck whether they be foam or dry chemical or other as required by the product carried.

5. PASSENGER SHIPS

In addition to the items listed under section 1, the following items may also be considered as part of the expanded inspection for passenger ships.

- Testing of fire detection and alarm system,

- Testing of proper closing of fire doors,

- Test of public address system,

- Fire drill where, as a minimum, all sets of fireman's outfits must be demonstrated and part of the catering crew take part,

- Demonstration that key crew members are acquainted with the damage control plan.

If deemed appropriate the inspection may be continued while the ship is on passage to or from the port in the Member State, with the consent of the shipmaster or the operator. Inspectors must not obstruct the operation of the ship, nor must they induce situations that, in the master's judgment, could endanger the safety of the passengers, the crew and the ship.

potrebno pregledati.

4. TANKERI ZA PRIJEVOZ UKAPLJENIH PLINOVA I KEMIJSKI TANKERI

Slijedeće se točke, uz one navedene u odsjeku 1, mogu smatrati dijelom proširenog pregleda tankera za prijevoz ukapljenih plinova i kemikalija:

- Uređaju za motrenje tankova tereta za mjerenje temperature, tlaka i visine praznog dijela tanka,
- Instrumenti za mjerenje postotka kisika i eksplozimetri uključujući i njihovu kalibraciju. Postojanje opreme za otkrivanje kemijskih plinova (ručnih pumpica) s dovoljnim brojem odgovarajućih baždarenih cjevčica za pojedine terete koji se prevoze,
- Pribor za bježanje smješten u spavaonicama s podesnom zaštitom za oči i dišne organe za svaku osobu na brodu (ako se to traži u ovisnosti o popisu tvari iz Svjedodžbe o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju ili ukapljenih plinova u rasutom stanju),
- Provjera da li je tvar koja se prevozi popisana u Međunarodnoj svjedodžbi ili Svjedodžbi o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija ili ukapljenih plinova u rasutom stanju,
- Stalna protupožarna instalacija na palubi, bila ona pjena ili suhi prah ili drugo sredstvo zavisno od vrste tereta koji se prevozi.

5. PUTNIČKI BRODOVI

Slijedeće se točke, uz one navedene u odsjeku 1, mogu također smatrati dijelom proširenog pregleda putničkih brodova:

- Test vatrodajavnog i alarmnog sustava,
- Test ispravnog zatvaranja požarnih vrata,
- Test brodskog razglasa,
- Vježba požara kod koje se, u najmanju ruku, mogu prikazati korištenja svih požarnih odijela i njihove uzgredne opreme, a dio posade bijelog osoblja mora sudjelovati u toj vježbi,
- Ključni članovi posade trebaju prikazati poznavanje Plana za slučaj konstruktivnih oštećenja broda.

Ako se smatra uputnim, u suglasnosti sa zapovjednikom broda i brodarom, pregled se može nastaviti za trajanja putovanja prema ili iz luke države članice. Inspektor ne smije ometati vođenje broda, niti poticati situacije koje po uvjerenju zapovjednika mogu ugroziti sigurnost putnika, posade i broda.

A N N E X V I

CRITERIA FOR DETENTION OF A SHIP (as referred to in Article 9 (3))

INTRODUCTION

Before determining whether deficiencies found during an inspection warrant detention of the ship involved, the inspector must apply the criteria mentioned below in sections 1 and 2.

Section 3 includes examples of deficiencies that may for themselves warrant detention of the ship involved (see Article 9 (3)).

1. MAIN CRITERIA

When exercising his professional judgement as to whether or not a ship should be detained the inspector must apply the following criteria:

TIMING:

Ships which are unsafe to proceed to sea must be detained upon the first inspection irrespective of how much time the ship will stay in port.

CRITERION:

The ship is detained if its deficiencies are sufficiently serious to merit an inspector returning to satisfy himself that they have been rectified before the ship sails.

The need for the inspector to return to the ship is a measure of the seriousness of the deficiencies. However, it does not impose such an obligation for every case. It implies that the authority must verify one way or another, preferably by a further visit, that the deficiencies have been rectified before departure.

2. APPLICATION OF MAIN CRITERIA

When deciding whether the deficiencies found in a ship are sufficiently serious to merit detention the inspector must assess whether:

1. the ship has relevant, valid documentation;
2. the ship has the crew required in the Minimum Safe Manning Document.

During inspection the inspector must further assess whether the ship and/or crew is able to:

3. navigate safely throughout the forthcoming voyage;
4. safely handle, carry and monitor the condition of the cargo

P R I L O G V I

M J E R I L A Z A Z A D R Ź A V A N J E B R O D A (u svezi čl.9 (3))

U V O D

Prije nego utvrdi da nedostaci otkriveni prilikom pregleda nekog broda opravdavaju zadržavanje tog broda, inspektor mora primijeniti mjerila navedena niže u dijelu 1. i 2.

Dio 3. sadrži primjere nedostataka koji mogu sami za sebe biti dovoljan razlog za zadržavanje nekog broda.

1. OSNOVNA PRAVILA

U donošenju svoje stručne prosudbe da li zadržati neki brod ili ne, inspektor mora primijeniti slijedeća mjerila:

IZBOR TRENUTKA

Brodovi koji nisu sigurni za isplovljenje moraju biti zadržani nakon prvog pregleda i bez obzira na to koliko brod namjerava ostati u luci.

MJERILA

Brod će se zadržati ako su njegovi nedostaci dovoljno ozbiljni da zavrjeđuju da se inspektor ponovo vrati na brod kako bi se uvjerio da su oni prije isplovljenja uklonjeni.

Potreba da se inspektor vrati na brod mjerilo je ozbiljnosti nedostatka. Ipak, to ne stvara obvezu za svaki pojedini slučaj. Time se podrazumijeva da se vlasti na jedan ili drugi način, trebaju uvjeriti da su nedostaci ispravljeni prije isplovljenja, i to po mogućnosti ponovljenim posjetom brodu.

2. PRIMJENA OSNOVNIH PRAVILA

Prilikom donošenja odluke da li su otkriveni nedostaci dovoljno ozbiljni da opravdavaju zadržavanje, inspektor mora utvrditi da li:

1. brod posjeduje potrebne važeće isprave;
2. brod ima sastav posade kakav se traži u Ispravi o najmanjem sigurnosnom sastavu posade;

U tijeku pregleda inspektor mora nadalje utvrditi jesu li brod i /ili posada u stanju:

3. sigurno ploviti u tijeku idućeg putovanja,
4. sigurno rukovati, prevesti i nadzirati stanje tereta tijekom idućeg

throughout the forthcoming voyage;

5. operate the engine room safely throughout the forthcoming voyage;

6. maintain proper propulsion and steering throughout the forthcoming voyage;

7. fight fires effectively in any part of the ship if necessary during the forthcoming voyage;

8. abandon ship speedily and safely and effect rescue if necessary during the forthcoming voyage;

9. prevent pollution of the environment throughout the forthcoming voyage;

10. maintain adequate stability throughout the forthcoming voyage;

11. maintain adequate watertight integrity throughout the forthcoming voyage;

12. communicate in distress situations if necessary during the forthcoming voyage;

13. provide safe and healthy conditions on board throughout the forthcoming voyage.

If the answer to any of these assessments is negative, taking into account all deficiencies found, the ship must be strongly considered for detention. A combination of deficiencies of a less serious nature may also warrant the detention of the ship.

3. To assist the inspector in the use of these guidelines, there follows a list of deficiencies, grouped under relevant conventions and/or codes, which are considered of such a serious nature that they may warrant the detention of the ship involved. This list is not intended to be exhaustive.

3.1. GENERAL

The lack of valid certificates as required by the relevant instruments. However, ships flying the flag of States not party to a Convention (relevant instrument) or not having implemented another relevant instrument, are not entitled to carry the certificates provided for by the Convention or other relevant instrument. Therefore, absence of the required certificates should not by itself constitute reason to detain these ships; however, in applying the "no more favourable treatment" clause, substantial compliance with the provisions is required before the ship sails.

putovanja;

5. sigurno posluživati postrojenje strojarnice tijekom idućeg putovanja;

6. održavati ispravnim porivni pogon i kormilarenje u tijeku idućeg putovanja;

7. ako je potrebno, pogasiti požar u bilo kojem dijelu broda u tijeku idućeg putovanja;

8. brzo i sigurno napustiti brod i ako je potrebno obaviti spašavanje tijekom idućeg putovanja;

9. spriječiti onečišćenje okoliša tijekom cijelog idućeg putovanja,

10. održavati dovoljan stabilitet broda u tijeku idućeg putovanja,

11. održavati potrebnu vodonepropusnost tijekom cijelog idućeg putovanja,

12. ako je potrebno, za situacije nezgode, održavati vezu u tijeku idućeg putovanja,

13. osigurati zdrave i sigurne životne i radne uvjete na brodu u tijeku idućeg putovanja.

Uzevši u obzir sve otkrivene nedostatke, ako je odgovor na bilo koju od ovih procjena negativan, treba ozbiljno razmisliti da li brod zadržati ili ne. Kombinacija nedostataka manje ozbiljne prirode također može opravdati mjeru zadržavanja.

3. Kako bi se u korištenju ovih uputa inspektoru pomoglo, ovdje se daje popis nedostataka svrstanih po grupama prema konvencijama i/ili kodeksima koji se na njih odnose, a priroda tih nedostataka smatra se dovoljno ozbiljnom da opravda mjeru zadržavanja broda. Ovaj popis ne smatra se konačnim.

3.1. OPĆENITO

Nedostatak važećih svjedodžbi koje se traže primjenjivim instrumentima. Ipak, brodovi koji viju zastavu jedne od država koje nisu članice Konvencije (primjenjivog instrumenta) ili nisu provele druge primjenjive instrumente, nisu obvezni posjedovati svjedodžbe propisane Konvencijom ili drugim primjenjivim instrumentom. Zbog toga, nedostatak tražene svjedodžbe ne predstavlja sam za sebe razlog za zadržavanje takvih brodova; međutim, primjenom klauzule "ništa povoljnijeg postupka", prije nego brod isplovi traži se da u dovoljnoj mjeri poštuje propise.

3.2. AREAS UNDER THE SOLAS CONVENTION (References are given in brackets)

1. Failure of the proper operation of propulsion and other essential machinery, as well as electrical installations.

2. Insufficient cleanliness of engine room, excess amount of oily-water mixtures in bilges, insulation of piping including exhaust pipes in engine room contaminated by oil, improper operation of bilge pumping arrangements.

3. Failure of the proper operation of emergency generator, lighting, batteries and switches.

4. Failure of the proper operation of the main and auxiliary steering gear.

5. Absence, insufficient capacity or serious deterioration of personal life-saving appliances, survival craft and launching arrangements.

6. Absence, non-compliance or substantial deterioration of fire detection system, fire alarms, firefighting equipment, fixed fire-extinguishing installation, ventilation valves, fire dampers, quick-closing devices to the extent that they cannot comply with their intended use.

7. Absence, substantial deterioration or failure of proper operation of the cargo deck area fire protection on tankers.

8. Absence, non-compliance or serious deterioration of lights, shapes or sound signals.

9. Absence or failure of the proper operation of the radio equipment for distress and safety communication.

10. Absence or failure of the proper operation of navigation equipment, taking the provisions of Solas Regulation V/12(o) into account.

11. Absence of corrected navigational charts, and/or all other relevant nautical publications necessary for the intended voyage, taking into account that electronic charts may be used as a substitute for the charts.

12. Absence of non-sparking exhaust ventilation for cargo pump rooms (Solas Regulation II-2/59.3.1).

3.3. AREAS UNDER THE IBC CODE (References are given in brackets)

1. Transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information (16.2).

3.2. PODRUČJA POKRIVENA SOLAS KONVENCIJOM (navodi su dani u zgradama)

1. Nedostatak u ispravnom radu pogonskog stroja i drugih važećih strojeva kao i električnih instalacija,
2. Nedovoljna čistoća strojarnice, prekomjerna količina mješavine vode i ulja u kaljužama, zauljenost izolacije cjevovoda uključujući i ispušne cjevovode u strojarnici, neispravan rad uređaja za pražnjenje kaljuža,
3. Neispravan rad električnog generatora za nuždu, rasvjete, akumulatora i sklopki,
4. Neispravan rad glavnog i pomoćnog kormilarskog stroja,
5. Nedostatak, nedovoljan kapacitet ili ozbiljna zapuštenost sredstva za spašavanje, splavi ili brodica za spašavanje i njihovih uređaja za porinuće,
6. Nedostatak, ne poštivanje propisa ili ozbiljna zapuštenost sustava za vatrodojavu, požarnih alarma, protu-požarne opreme, stalnih protu-požarnih instalacija, ventilacijskih zaslona, protu-požarnih prigušnica i uređaja za daljinsko zatvaranje i to u mjeri da ne udovoljavaju svojoj namjeni,
7. Nedostatak, ozbiljna zapuštenost ili neispravan rad palubne protupožarne instalacije na tankerima,
8. Nedostatak, ne udovoljavanje propisima i ozbiljna zapuštenost svjetala, signalnih tijela ili zvučnih signala za plovidbu,
9. Nedostatak ili neispravan rad radio-opreme namijenjene u svrhu sigurnosti i za slučaj nezgode,
10. Nedostatak ili neispravan rad navigacijske opreme, imajući u vidu odredbe SOLAS-a V/12 (0),
11. Nedostatak ispravljenih plovidbenih karata i/ili svig drugih važnih nautičkih izdanja potrebnih za namjeravano putovanje, uzevši u obzir da se umjesto plovidbenih karata mogu koristiti i elektronske pomorske karte,
12. Nedostatak ventilatora u ne iskrećoj izvedbi za ventilaciju pumpne stanice tereta (SOLAS II-2/59.3.1).

3.3. PODRUČJA POKRIVENA IBC KODEKSOM (navodi su dani u zgradama)

1. Prijevoz stvari koja nije navedena u Svjedodžbi o sposobnosti za prijevoz ili nedostatak podataka o teretu (16.2),

2. Missing or damaged high-pressure safety devices (8.2.3).
3. Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to code requirements (10.2.3).
4. Sources of ignition in hazardous locations referred to in 10.2 (11.3.15).
5. Contraventions of special requirements (15).
6. Exceeding of maximum allowable cargo quality per tank (16.1).
7. Insufficient heat protection for sensitive products (16.6).

3.4. AREAS UNDER THE IGC CODE (References are given in brackets)

1. Transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information (18.1).
2. Missing closing devices for accommodations or service spaces (3.2.6).
3. Bulkhead not gastight (3.3.2).
4. Defective air locks (3.6).
5. Missing or defective quick-closing valves (5.6).
6. Missing or defective safety valves (8.2).
7. Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to code requirements (10.2.4).
8. Ventilators in cargo area not operable (12.1).
9. Pressure alarms for cargo tanks not operable (13.4.1).
10. Gas detection plant and/or toxic gas detection plant defective (13.6).
11. Transport of substances to be inhibited without valid inhibitor certificate (17/19).

3.5. AREAS UNDER THE LOAD LINES CONVENTION

1. Significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull affecting seaworthiness or strengths to take local loads, unless proper temporary repairs for a voyage to a port for permanent repairs have been carried out.

2. Nepostojane ili oštećenost visokotlačnih sigurnosnih uređaja (8.2.3),
3. Električne instalacije koje nisu u protu eksplozivnoj izvedbi ili ne udovoljavaju zahtjevima kodeksa (10.2.3),
4. Mogući izvori upaljenja u opasnim lokacijama kako su navedeni u 10.2 (11.3.15),
5. Kršenje posebnih zahtjeva (15),
6. Prekoračenje maksimalno dozvoljene količine tereta za svaki pojedini tank (16.1),
7. Nedovoljna termička zaštita za termički osjetljive tvari (16.6).

3.4. PODRUČJA POKRIVENA IGC KODEKSOM (navodi su dani u zgradama)

1. Prijevoz tvari koja nije navedena u Svjedodžbi o sposobnosti za prijevoz ili nedostatak podataka o teretu (18.1);
2. Nedostatak uređaja za zatvaranje nadgrađa ili radnih prostorija (3.2.6),
3. Pregrade koje nisu plinotijesne (3.3.2),
4. Oštećenost zaslona zraka (3.6),
5. Nedostatak ili oštećenost ventila s daljinskim zatvaranjem (5.6),
6. Nedostatak ili oštećenost sigurnosnih ventila (8.7),
7. Električne instalacije koje nisu u protueksplozivnoj izvedbi ili ne udovoljavaju zahtjevima kodeksa (10.2.4),
8. Ventilatori koji se nalaze u blizini prostora tereta, a nisu ispravni (12.1),
9. Alarmi tlaka u tankovima tereta koji nisu ispravni (13.4.1),
10. Uređaji za otkrivanje plinova i/ili otrovnih plinova koji nisu ispravni (13.6),
11. Nedostatak valjane svjedodžbe i inhibitorskoj tvari kod prijevoza tereta koji se inhibiraju (17/19).

3.5. PODRUČJA POKRIVENA KONVENCIJOM O TERETNOJ VODENOJ LINIJI

1. Znatne oštećene ili korodirane površine ili rupičasta korozija na limovima ili njihovim ukrepama na palubama i na trupu, koje mogu narušiti sposobnost broda za plovidbu ili čvrstoću kod lokalnih naprezanja, osim ako su obavljani primjereni privremeni popravci koji omogućuju putovanje do luke gdje će se obaviti trajni popravci,

2. A recognized case of insufficient stability.
3. The absence of sufficient and reliable information, in an approved form, which by rapid and simple means, enables the master to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way that a safe margin of stability is maintained at all stages and at varying conditions of the voyage, and that the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure are avoided.
4. Absence, substantial deterioration or defective closing devices, hatch closing arrangements and watertight doors.
5. Overloading.
6. Absence of draft mark or draft mark impossible to read.

**3.6. AREAS UNDER THE MARPOL CONVENTION,
ANNEX I (References are given in brackets)**

1. Absence, serious deterioration or failure of proper operation of the oily-water filtering equipment, the oil discharge monitoring and control system or the 15 ppm alarm arrangements.
2. Remaining capacity of slop and/or sludge tank insufficient for the intended voyage.
3. Oil Record Book not available (20 (5)).
4. Unauthorized discharge bypass fitted.

**3.7. AREAS UNDER THE MARPOL CONVENTION, ANNEX II
(References are given in brackets)**

1. Absence of the P&A Manual.
2. Cargo is not categorized (3 (4)).
3. No cargo record book available (9 (6)).
4. Transport of oil-like substances without satisfying the requirements or without an appropriately amended certificate (14).
5. Unauthorized discharge bypass fitted.

3.8. AREAS UNDER THE STCW CONVENTION

Number, composition or certification of crew not corresponding with safe manning document.

3.9. AREAS UNDER THE ILO CONVENTIONS

1. Insufficient food for voyage to next port.
2. Insufficient potable water for voyage to next port.
3. Excessively unsanitary conditions on board.

2. Očiti slučajevi nedovoljnog stabiliteta,

3. Nedostatak dovoljnih i pouzdanih podataka u ovjerenj formi, koji zapovjedniku omogućuju da brzo i jednostavno može ukrcati i balastirati brod na način da se u svim fazama i različitim uvjetima putovanja održi stabilitet broda u sigurnim granicama i da se izbjegne mogućnost i nastanak neprihvatljivih naprezanja brodske trupa,

4. Nedostatak, znatnija zapuštenost ili neispravnost uređaja za zatvaranje, grotlenih uređaja i vodonepropusnih vrata,

5. Prekrcaost,

6. Nedostatak zagaznica ili slučaj kad one nisu čitljive.

3.6. PODRUČJA POKRIVENA KONVENCIJOM MARPOL, PRILOGOM I (navodi su dani u zgradama);

1. Nedostatak, ozbiljna zapuštenost ili neispravan rad opreme za filtriranje kaljužne vode, sustava za motrenje količine ulja u ispustu balasta ili ispirne vode i 15 PPM alarmnog uređaja,

2. Prazan dio zapremnine taložnog tanka ili tanka otpadnih ulja nedovoljan za namjeravano putovanje,

3. Ne postojanje Knjige ulja (20(5)),

4. Ugrađen zaobilazni cjevovod u svrhu neovlaštenog izljeva.

3.7. PODRUČJA POKRIVENA KONVENCIJOM MARPOL, PRILOGOM II (navodi su dani u zgradama)

1. Ne postojanje P&A priručnika,

2. Teret nije kategoriziran (3 (4)),

3. Ne postojanje Knjige tereta (9 (6)),

4. Prijevoz uljastih tereta ako nije udovoljeno zahtjevima ili svjedodžbe nisu propisno nadopunjene ili ispravljene (14),

5. Ugrađen zaobilazni cjevovod u svrhu neovlaštenog izljeva.

3.8. PODRUČJA POKRIVENA STCW KONVENCIJOM

Broj, sastav i ovlaštenja posade nisu u skladu s Ispravom o najmanjem sigurnosnom sastavu posade.

3.9. PODRUČJA POKRIVENA ILO KONVENCIJAMA

1. Nedovoljne zalihe hrane za putovanje do slijedeće luke,

2. Nedovoljne zalihe pitke vode za putovanje do slijedeće luke,

3. Neumjereno niski sanitarni uvjeti na brodu,

4. No heating in accommodation of a ship operating in areas where temperatures may be excessively low.

5. Excessive garbage, blockage by equipment or cargo or otherwise unsafe conditions in passageways/accommodations.

**3.10. AREAS WHICH MAY NOT WARRANT A DETENTION,
BUT WHERE E.G. CARGO OPERATIONS HAVE TO BE
SUSPENDED**

Failure of the proper operation (or maintenance) of inert gas system, cargo-related gear or machinery are considered sufficient grounds for stopping cargo operation.

4. Nedostatak grijanja prostorija posade na brodu uposlenom u područjima gdje temperature mogu biti vrlo niske,

5. Prevelike količine smeća i otpada, zakrčenost prolaza i prostorija smještaja posade opremom ili teretom ili drugi oblik ugrožavanja sigurnosti.

**3.10. PODRUČJA KOJA NE OPRAVDAVAJU ZADRŽAVANJE
ALI MOGU NPR. ZAHTIJEVATI PREKID RADA S TERETOM**

Neispravan rad ili održavanje sustava inertnog plina, stanje teretnih uređaja ili strojeva koje može biti dovoljna osnova za prekid rada s teretom.

A N N E X V I I

MINIMUM CRITERIA FOR INSPECTORS (as referred to in Article 11 (1))

1. The inspector must be authorized to carry out port-State control by the competent authority of the member State.

2. Either:

- The inspector must have completed a minimum of one year's service as a flag-State inspector dealing with surveys and certification in accordance with the Conventions,

- and be in possession of:

(a) a certificate of competency as master, enabling that person to take command of a ship of 1600 GT or more (see STCW, Regulation II/2); or

(b) a certificate of competency as chief engineer enabling him to take up that task on board a ship whose main power plant has a power equal or superior to 3000 KW. (see STCW, Regulation III/2); or

(c) have passed an examination as a naval architect, mechanical engineer or an engineer related to the maritime fields and worked in that capacity for at least five years,

- The inspectors mentioned under (a) and (b) must have served for a period of not less than five years at sea as officer in the deck- or engine-department respectively.

Or:

The inspector must:

- hold a relevant university degree or an equivalent training, and
- have been trained and qualified at a school for ship safety inspectors, and

- have served at least two years as a flag-State inspector dealing with surveys and certification in accordance with the Conventions.

3. Ability to communicate orally and in writing with seafarers in the language most commonly spoken at sea.

4. Appropriate knowledge of the provisions of the international Conventions and of the relevant procedures on port-State control.

5. Inspectors not fulfilling the above criteria are also accepted if they are employed by the competent authority of a Member State for port-State control at the date of adoption of this Directive.

P R I L O G V I I

MINIMALNA MJERILA KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI INSPEKTORI

1. Inspektor mora biti ovlašten za obavljanje nadzora države luke od strane nadležne vlasti države članice.

2. Inspektor mora biti barem 1 godinu u službi države zastave kao inspektor koji je radio s pregledima i svjedodžbama u skladu s Konvencijom, te

a) posjedovati ovlaštenja za obavljanje dužnosti zapovjednika broda iznad 1600 GT (vidi STCW, pravilo II/2); ili

b) posjedovati ovlaštenja za obavljanje dužnosti upravitelja stroja za brodove s glavnim pogonom snage iznad 3000 KW (vidi STCW pravilo III/2); ili

c) proći ispite inženjera brodogradnje, inženjera strojarstva ili drugih inženjerskih poziva na području pomorstva, te raditi u tom svojstvu najmanje 5 godina;

ili mora:

- imati fakultetski stupanj naobrazbe ili odgovarajuće školovanje,
- biti obrazovan i osposobljen u školi za inspektora brodske sigurnosti, i

- raditi barem 2 godine u službi inspektora države zastave na pregledima i svjedodžbama u skladu s Konvencijom.

3. Sposobnost usmenog i pismenog komuniciranja s pomorcima na jeziku koji se na moru najviše koristi.

4. Primjereno znanje odredaba međunarodnih konvencija i primjenjivih postupaka u nadzoru države luke.

5. Inspektori koji ne ispunjavaju gore navedena mjerila također su prihvaćeni ako su na dan kada država članica prihvati ove smjernice već bili zaposleni u nadležnoj vlasti koja obavlja nadzor države luke.

Prevela:

mr.sc. Dorotea Ćorić, asistent
Jadranski zavod HAZU, Zagreb