

31998L0042

L 184/40

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

1998.6.27.

## A BIZOTTSÁG 98/42/EK IRÁNYELVE

(1998. június 19.)

**a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés) szóló 95/21/EK tanácsi irányelv módosításáról**

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a 98/25/EK irányelvvel <sup>(1)</sup> módosított, a Tanács, a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzés) szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelvre <sup>(2)</sup> és különösen annak 19. cikkére,

mivel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egyezményeit, jegyzőkönyveit, szabályzatait és határozatait illetően hatályba lépett módosításokat, valamint a Párizsi egyetértési memorandum keretén belüli fejleményeket és megfontolásokat figyelembe kell venni;

mivel a 95/21/EK irányelv elfogadása óta erőfeszítések történtek egy, a jobb ellenőrzésre történő kiválasztási rendszer kidolgozására; mivel a Párizsi memorandum keretében kidolgozott kiválasztásitényező-rendszert be kell építeni abba az irányelvbe;

mivel a 95/21/EK irányelv II. mellékletében szereplő bizonyítványok és dokumentumok jegyzékét módosítani kell a nemzetközi jogalkotásban hatályba lépett módosítások figyelembevétele céljából;

mivel a fenti irányelv III. mellékletében a részletesebb ellenőrzéshez szükséges „egyértelmű bizonyítékok” jegyzéke az A.787(19) IMO-határozat részletesebb listájának fényében módosításra szorul;

mivel az említett irányelv IV. melléklete szerint az ellenőrzést végző személy által a hajók ellenőrzése során betartandó eljárásokat és iránymutatásokat a módosított A.466 (XII), valamint az A.542 (13), MEPC.26 (23) és A.742 (18) IMO-határozatok tartalmazzák; mivel az említett IV. melléklet módosításra szo-

rul, hogy ezen határozatoknak az A.789 (19) IMO-határozat által történt visszavonását figyelembe lehessen venni; mivel az A.787 (19) IMO-határozatban foglalt eljárásokat belefoglalták a Párizsi memorandum I., „Kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési eljárások” mellékletébe;

mivel az ellenőr annak eldöntésénél, hogy vissza kell-e tartani egy hajót, az említett irányelv VI. mellékletében előírt kritériumokat alkalmazza; mivel nem lenne helyénvaló ugyanakkor, ha egy hajót véletlenül elszenvedett sérülések miatt tartanának vissza, feltéve hogy bizonyos feltételek teljesülnek;

mivel az említett VI. mellékletet az A.787 (19) IMO-határozatban előírt rendelkezéseknek megfelelően is módosítani szükséges, különös tekintettel a tengerészek képzéséről, képzéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi Nemzetközi egyezmény (STCW) körébe tartozó területekre;

mivel az ebben az irányelvben foglalt rendelkezések összhangban vannak a legutóbb a 97/34/EK bizottsági irányelvvel <sup>(3)</sup> módosított 93/75/EGK tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> 12. cikke alapján felállított bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## 1. cikk

A 95/21/EK irányelv az alábbiak szerint módosul:

1. Az 5. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A hajók ellenőrzés céljára történő kiválasztásában az illetékes hatóság az I. melléklet I. szakaszában említett hajók számára biztosít elsőbbséget. Az I. mellékletben felsorolt többi hajó ellenőrzési sorrendjének megállapításánál az illetékes hatóság az I. melléklet II. szakaszában említett összesített kiválasztási tényezőt veszi figyelembe.”

2. Az I., II., III., IV. és VI. mellékletek ezen irányelv mellékletében előírt rendelkezések szerint módosulnak.

<sup>(1)</sup> HL L 133., 1998.5.7., 19. o.<sup>(2)</sup> HL L 157., 1995.7.7., 1. o.<sup>(3)</sup> HL L 158., 1997.6.17., 40. o.<sup>(4)</sup> HL L 247., 1993.10.5., 19. o.

## 2. cikk

(1) A tagállamok legkésőbb 1998. szeptember 30-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat az előírásait, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő hetedik napon lép hatályba.

## 4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1998. június 19-én.

*a Bizottság részéről*

Neil KINNOCK

*a Bizottság tagja*

## MELLÉKLET

1. Az I. mellékletet a következő váltja fel:

„I. MELLÉKLET

**ELSŐDLEGESEN ELLENŐRIZENDŐ HAJÓK**

(az 5. cikk (2) bekezdésének értelmében)

## I. Elsődleges fontosságú tényezők

Az alábbi hajókat elsődleges prioritással ellenőrizendőnek kell tekinteni, függetlenül a kiválasztási tényezőtől.

1. Olyan hajók, amelyeknél a révkalauzok vagy a kikötői hatóságok olyan hiányosságokat jelentettek, amelyek a biztonságos hajózást veszélyeztethetik (a 93/75/EGK irányelv, valamint ennek az irányelvnek a 13. cikke szerint).
2. Olyan hajók, amelyek nem elégítik ki a 93/75/EGK irányelv rendelkezéseiben előírt kötelezettségeket.
3. Olyan hajók, amelyekről egy másik tagállam részéről bejelentés vagy értesítés érkezett.
4. Olyan hajók, melyekről bejelentés vagy panasz érkezett a parancsnok, a személyzet tagja vagy bármely olyan személy részéről, akinek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, illetve a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy panasz nyilvánvalóan megalapozatlan; a bejelentést vagy panaszt tevő személy kilétét nem szabad felfedni az érintett hajó parancsnoka, illetve a hajótulajdonos előtt.
5. Olyan hajók, amelyek
  - a kikötő felé haladva összeütköztek, zátonyra futottak vagy megfeneklettek,
  - feltehetően megsértették a káros anyagok vagy szennyvíz kibocsátására vonatkozó rendelkezéseket,
  - szabálytalan vagy nem biztonságos manővereket hajtottak végre az IMO által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, illetve a biztonságos hajózási gyakorlat és eljárások figyelmen kívül hagyásával, vagy
  - üzemeltetésük egyéb módon személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő.
6. Olyan hajók, amelyeket az előző hat hónap folyamán hajóosztályukból biztonsági okokból felfüggesztettek.

## II. Összesített kiválasztási tényező

A következő hajókat kell elsődlegesen ellenőrizni.

*Kiválasztástényező-érték*

1. Egy tagállam kikötőjébe első alkalommal vagy legalább 12 hónapos távollét után befutó hajók. E feltétel alkalmazásakor a tagállamok figyelembe veszik a Párizsi memorandum szerződő felei által folytatott ellenőrzéseket is. Ha e célra megfelelő adatok nem állnak rendelkezésre, a tagállamok a rendelkezésre álló Sirenac E adatokra támaszkodnak, és azokat a hajókat ellenőrzik, amelyeket az említett adatbázis 1993. január 1-jei indítása után a Sirenac E adatbázisban még nem vettek nyilvántartásba. +20
2. Az elmúlt hat hónapban egyetlen tagállam által sem ellenőrzött hajók. +10

## Kiválasztási tényező-érték

- |  |      |
|--|------|
| 3. Azok a hajók, amelyeknek az egyezmények hatálya alatt kibocsátott kötelező, a hajó építésére és felszerelésére vonatkozó bizonyítványait és osztályozó bizonyítványait olyan szervezet bocsátotta ki, amely a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> szerint nem elismert szervezet. | + 5  |
| 4. Azon lobogó szerinti államok hajói, amelyek három egymást követő évben szerepelnek a Párizsi memorandum éves jelentésének az átlag feletti számú hajóvisszatartásokat és -késedelmeket rögzítő táblázatában   |      |
| – átlag felett 0–3 %   | + 3  |
| – átlag felett 3,1–6 %   | + 4  |
| – átlag felett több mint 6 %   | + 5  |
| 5. Olyan hajók, melyek számára egy tagállam kikötőjének elhagyását bizonyos feltételek mellett engedélyezték:  |      |
| a) minden egyes, indulás előtt kijavítandó hiányosságért   | + 1  |
| b) minden egyes, a következő kikötőben kijavítandó hiányosságért   | + 1  |
| c) minden két, 14 napon belül kijavítandó hiányosságért  | + 1  |
| d) minden két olyan hiányosságért, melyekhez egyéb feltételt írtak elő   | + 1  |
| e) ha a hajóval kapcsolatos intézkedéseket végrehajtották és minden hiányosság pótlásra került   | – 2  |
| 6. Olyan hajók, melyeknél az előző ellenőrzés során hiányosságokat észleltek, a hiányosságok számának megfelelően:   |      |
| – 0,   | – 15 |
| – 1–5,   | 0    |
| – 6–10,  | + 5  |
| – 11–20,   | + 10 |
| – több mint 20   | + 15 |
| 7. Egy előző kikötőben visszatartott hajó  | + 15 |
| 8. Olyan ország lobogóját viselő hajók, amely nem ratifikálta ennek az irányelvnek a 2. cikkében említett összes vonatkozó nemzetközi egyezményt   | + 1  |
| 9. Átlag feletti hiányosság-előfordulási arányt mutató ország lobogóját viselő hajók   | + 1  |
| 10. Átlag feletti osztályozási hiányosságú hajók   | + 1  |
| 11. Olyan kategóriába tartozó hajók, melyre kiterjesztett ellenőrzés lett meghatározva (ezen irányelv 7. cikke alapján)  | + 5  |
| 12. Egyéb hajók:   |      |
| – 13–20 év közötti hajók   | + 1  |
| – 21–24 év közötti hajók   | + 2  |
| – 25 év feletti hajók  | + 3  |

(<sup>1</sup>) HL L 319., 1994.12.12., 20. o.

A kiválasztási tényező az adott hajóhoz az e melléklet rendelkezéseivel összhangban hozzárendelt és a Sirenac információs rendszerben megadott számérték.

Az illetékes hatóság a fent felsorolt hajók sorrendjének meghatározásánál az összesített kiválasztási tényező által megadott sorrendet veszi figyelembe. Magasabb kiválasztási tényező-érték az ellenőrzés magasabb prioritását jelzi. A kiválasztási tényező a fent felsorolt, megfelelő kiválasztási tényező-értékek összege. Az 5., 6. és 7. pontot csak az utolsó 12 hónapban végzett ellenőrzéseknél kell alkalmazni. Az összesített kiválasztási tényező nem lehet kisebb a 4., 8., 9., 10., 11. és 12. pontok összegénél.”

(2) A II. melléklet a következőképp módosul:

1. A 13. pontot a következő váltja fel:

„13. A hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzata szerint kiadott megfelelési okmány és biztonságos üzemeltetési bizonyítvány példánya (A.741 (18) IMO-határozat).”

2. A 14. pont után a következőkkel egészül ki:

„15. Veszélyes árukat szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények teljesüléséről szóló dokumentum.

16. Nagy sebességű vízi jármű biztonsági bizonyítványa és nagy sebességű vízi jármű üzemeltetési engedélye.

17. Különleges jegyzék vagy nyilatkozat a veszélyes árukról, vagy részletes rakományelrendezési terv.

18. Hajónaplóadatok az ellenőrző vizsgálatokról és gyakorlatokról készült jelentésekkel, és az életmentő eszközök és berendezések ellenőrzési és karbantartási naplója.

19. Különleges rendeltetésű hajó biztonsági bizonyítványa.

20. Mobil tengeri fűrótorony biztonsági bizonyítványa.

21. Olajszállító tartályhajók esetén, az olajkibocsátás-figyelő és -ellenőrző rendszerről készült jelentés az utolsó ballasztban megtett útról.

22. Riadóterv, tűzvédelmi terv, személyszállító hajók esetén kárelhárítási terv.

23. Fedélzeti olajszennyezés vészhelyzeti terve.

24. Felügyeleti ellenőrzési dokumentáció (ömlesztettáru- és olajszállító hajóknál).

25. Korábbi, a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről készült jelentések.

26. Ro-ro személyszállító hajók esetén információ az A/A maximum arányáról.

27. Gabonaszállításra jogosító engedély.

28. Rakományrögzítési kézikönyv.”

(3) A III. mellékletet a következő váltja fel:

„III. MELLÉKLET

**PÉLDÁK A RÉSZLETESEBB ELLENŐRZÉSHEZ SZÜKSÉGES »EGYÉRTELMŰ BIZONYÍTÉKOKRA«**

(a 6. cikk (3) bekezdésének értelmében)

1. Az I. melléklet I. részében és a II. rész 3., 4. pontjában, az 5. pont b) és c) alpontjában, a 8. és a 11. pontban szereplő hajók.

2. Az olaj-nyilvántartási könyvet nem vezetik az előírásoknak megfelelően.

3. A bizonyítványok és egyéb dokumentumok vizsgálatakor (lásd 6. cikk (1) bekezdés a) pontja és (2) bekezdése) pontatlanságokat tártak fel.

4. Arra utaló körülmények, hogy a hajószemélyzet nem felel meg a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 1994. november 22-i 94/58/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 8. cikkében megállapított rendelkezéseknek.
  5. Bizonyítékok vannak arra vonatkozóan, hogy a rakománnyal kapcsolatos és egyéb műveleteket nem biztonságosan, vagy az IMO iránymutatásokkal összhangban végzik, ilyen például, amikor a rakománytartályokhoz vezető semlegesgáz-fővezetékben az oxigéntartalom meghaladja az előírásokban engedélyezett maximális szintet.
  6. Olajszállító tartályhajó parancsnokának mulasztása a legutóbbi ballasztmenetben megtett úton az olajlefejtés megfigyelési és ellenőrző rendszere nyilvántartásának bemutatásával kapcsolatban.
  7. Naprakész riadóterv hiánya, vagy ha a személyzet nem ismeri teendőit tűz keletkezése vagy a hajó elhagyására vonatkozó parancs esetén.
  8. Téves vészjelzés leadása, melyet nem követ megfelelő visszavonási eljárás.
  9. Az egyezmények által megkövetelt fontosabb berendezések vagy intézkedési tervek hiánya.
  10. Nem megfelelő higiéniai állapotok a hajó fedélzetén.
  11. Az ellenőr általános benyomásából és megfigyeléseiből származó bizonyíték arra nézve, hogy a hajótest vagy -szerkezet súlyos károsodása vagy hiányossága áll fenn, amely veszélyeztetheti a hajó szerkezeti integritását, illetve víz- és időjárás-állóságát.
  12. Információ vagy bizonyíték arra, hogy a parancsnok vagy a személyzet nem ismeri jól a hajózás biztonságával vagy a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos alapvető műveleteket, vagy ezeket nem hajtja végre.”
- (4) A IV. mellékletet a következő váltja fel:

„IV. MELLÉKLET

#### HAJÓ-ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

(a 6. cikk (4) bekezdésének értelmében)

1. A biztonságához szükséges összetételű és létszámú személyzettel való ellátás alapelvei (A.481 (XII) IMO-határozat) és annak mellékletei, amelyek tartalmát a biztonságához szükséges összetételű és létszámú személyzettel igazoló okmány (1. melléklet) és a biztonságához szükséges összetételű és létszámú személyzettel való ellátottság alapelveinek alkalmazásáról szóló irányelvek (2. melléklet) képezik.
  2. Veszélyes Áruk Nemzetközi Tengerészeti Szabályzatának rendelkezései.
  3. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) »A munkakörülmények ellenőrzése a hajók fedélzetén. Az eljárásra vonatkozó iránymutatások« című kiadványa.
  4. A Párizsi memorandum I. melléklete »Kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési eljárások«.
- (5) A VI. melléklet az alábbiak szerint módosul:
1. A bevezetés az alábbi albekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben a visszatartás oka az, hogy a hajóban a kikötőbe tartó útja során véletlenül kár keletkezett, nem kell visszatartást elrendelni, feltéve hogy

    1. az 1974. évi SOLAS egyezmény I/11(c) szabályában előírt követelményeket kellően figyelembe vették a lobbogó szerinti ország hatóságai, a kijelölt ellenőrző személy vagy a vonatkozó bizonyítvány kiadásáért felelős elismert szervezet értesítését illetően;
    2. a kikötőbe való belépést megelőzően a parancsnok vagy a hajótulajdonos részletes jelentést adott a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrző hatóságának a kár keletkezésének körülményeiről és a károsodás mértékéről és információt a lobbogó szerinti ország hatóságának előírt értesítéséről;

<sup>(1)</sup> HL L 319., 1994.12.12., 28. o.

3. a hajó a hatóságot kielégítő módon megtette a megfelelő helyreállítási intézkedéseket; és
  4. a hatóság – miután értesült a helyreállítási intézkedések végrehajtásáról – megbizonyosodott arról, hogy a személyi és tárgyi biztonságot, illetve a környezetet veszélyeztető hiányosságok kijavításra kerültek.”
2. A 3. pont a következőkkel egészül ki:
- „Ugyanakkor az 1978. évi STCW egyezmény terén kizárólag az alábbi 3.8 pontban szereplő visszatartásra alapot szolgáltató hiányosságok képeznek ennek az egyezménynek a hatálya alatt visszatartási okot.”
3. A 3.2 pont a következőkkel egészül ki:
- „13. A Párizsi memorandum I. mellékletének 5.5. szakaszában szereplő, üzemeltetési követelmények terén mutatkozó súlyos hiányosságok.
14. A személyzet létszáma, összetétele vagy képzése nem felel meg a biztonságos személyzetet igazoló okmány előírásainak.”
4. A 3.8 pontot a következő váltja fel:
- „1. A tengerészek nem rendelkeznek bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek megfelelő bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek érvényes felmentéssel, illetve nem tudják okmánnyal igazolni, hogy jóváhagyási kérelmet nyújtottak be a lobogó szerinti ország hatóságaihoz.
  2. Nem teljesülnek a lobogó szerinti ország hatóságának a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetre vonatkozó követelményei.
  3. A navigációs, illetve géptéri őrszolgálatra vonatkozó intézkedések nem felelnek meg a lobogó szerinti ország hatósága által a hajóra előírt hatályos feltételeknek.
  4. Az őrszolgálatban nincs megfelelő képzéssel rendelkező személy a biztonságos navigáláshoz, a biztonsági rádióhírközléshez, illetve a tengerszennyezés megelőzéséhez szükséges berendezések működtetéséhez.
  5. Nem tudnak bizonyosságot tenni arról a szakmai hozzáértésről, amely a hajó biztonsága és a környezet-szennyezés megelőzése érdekében a tengerészek feladatainak részét képezi.
  6. Nincs elegendő, az út kezdetén az első őrszolgálat és az ezt követő váltások ellátásához szükséges, kellően kipihent és az őrszolgálatra egyéb szempontok szerint is alkalmas személy.”
-