

31998L0041

2.7.1998

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 188/35

DYREKTYWA RADY 98/41/WE

z dnia 18 czerwca 1998 r.

w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty

RADA UNII EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich.
- (2) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona wypadkami morskimi, w których uczestniczyły statki pasażerskie, i które pochłonęły wiele istnień ludzkich, w szczególności wypadki *Herald of Free Enterprise* i *Estonii*; osoby, które korzystają ze statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich we Wspólnocie, mają prawo oczekiwać i powinny móc polegać na odpowiednim poziomie bezpieczeństwa, jak również właściwym systemie informacyjnym ułatwiającym prowadzenie poszukiwań i akcji ratunkowych oraz skutecznym radzeniu sobie z następstwami wypadku.
- (3) Istnieje potrzeba zapewnienia, aby liczba pasażerów zabieranych na pokład statku pasażerskiego nie przekraczała liczby, na którą statek i jego wyposażenie ratunkowe otrzymały certyfikat; kompanie przewozowe powinny być w stanie podać służbom poszukiwawczym i ratowniczym liczbę osób, które są ofiarami w wypadku.
- (4) Należy zbierać informacje dotyczące pasażerów i załogi w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratunkowych oraz skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadku, to znaczy identyfikacją osób poszkodowanych, większą przejrzystością dotyczącą problemów prawnych z tym związanych i dostarczeniem opieki medycznej lepiej przystosowanej do potrzeb ratowanych osób; tego rodzaju informacje pozwoliłyby uniknąć sytuacji, w których rodzice lub inne zaintereso-

wane osoby na próżno oczekują informacji o osobach znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich poszkodowanych w wypadkach morskich mających miejsce na wodach, wchodzących w zakres kompetencji Państw Członkowskich na mocy Międzynarodowej Konwencji w sprawie poszukiwań i ratownictwa morskiego (SAR) z 1979 r.

- (5) Pasażerowie powinni więc zostać policzeni i zarejestrowani przed wyruszeniem statku w podróż.
- (6) Rozdział III Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS) z 1974 r. przewiduje liczenie i rejestrację wszystkich osób podróżujących na pokładzie wszystkich statków pasażerskich podróżujących na trasach międzynarodowych, licząc odpowiednio od dnia 1 lipca 1997 r. i dnia 1 stycznia 1999 r., zezwalając administracjom na zwalnianie statków pasażerskich żeglujących po wodach chronionych ze stosowania tych przepisów, jak również z obowiązku rejestracji, jeżeli charakter odbywających się o wyznaczonych godzinach rejsów tych statków w praktyce nie pozwala sporządzić tego rodzaju dokumentów; tego rozdziału Konwencji SOLAS nie stosuje się do podróży krajowych i pozostawia wiele kwestii interpretacyjnych do rozstrzygnięcia poszczególnych Państw Członkowskich.
- (7) Niniejsza dyrektywa jest zgodna z prawem Państw Członkowskich nakładającym na statki pasażerskie płynące do lub z ich portów, pewne wymogi surowsze od wymogów określonych w Konwencji SOLAS.
- (8) Biorąc pod uwagę w szczególności znaczenie przewozów pasażerskich drogą morską dla rynku wewnętrznego, działanie na poziomie Wspólnoty stanowi najskuteczniejszy środek stworzenia minimalnego wspólnego poziomu bezpieczeństwa dla statków we Wspólnocie.
- (9) Biorąc pod uwagę zasadę proporcjonalności, dyrektywa Rady jest odpowiednim instrumentem prawnym, jako że stwarza ona ramy pozwalające na jednolite i obligatoryjne stosowanie przez Państwa Członkowskie norm bezpieczeństwa, pozostawiając przy tym każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do podejmowania decyzji w sprawie jak najlepiej dostosowanych do jego wewnętrznego systemu środków jej stosowania.
- (10) Państwo Członkowskie może upewnić się, czy statki pasażerskie pływające pod jego banderą i kompanie, które je eksploatują, dostosowały się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa; zasady te nie powinny obowiązywać statków pływających między portami państw trzecich; do takich przewozów stosuje się przepisy Konwencji SOLAS.

⁽¹⁾ Dz.U. C 31 z 31.1.1997, str. 5 oraz Dz.U. C 275 z 11.9.1997, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 111.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 maja 1997 r. (Dz.U. C 138 z 16.6.1998, str. 31), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz.U. C 23 z 23.1.1998, str. 17) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 1998 r. (Dz.U. C 104 z 6.4.1998).

- (11) Dla Państw Członkowskich jedynym środkiem zapewnienia bezpieczeństwa i skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadków w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich, niezależnie od ich bandery, które pływają lub chciałyby pływać do swoich portów lub ze swoich portów, jest wypełnianie, jako warunku eksploatacji w ich portach, skutecznego przestrzegania obowiązujących zasad; dopuszczenie wyłączeń od tych zasad nie może zależeć jedynie od państwa bandery, przy czym jedynie państwo portu jest w stanie najwłaściwiej określić wymogi w zakresie poszukiwań i ratownictwa odnoszące się do statków pasażerskich pływających do lub z tego portu.
- (12) W celu zapewnienia harmonizacji bezpieczeństwa i uniknięcia zakłóceń konkurencji, Państwa Członkowskie nie powinny, z innych powodów niż wspomniane w niniejszej dyrektywie, zwalniać lub dopuszczać stosowanie odstępstw od przepisów Konwencji SOLAS odnoszących się do „informacji dotyczących pasażerów” dla podróży rozpoczynających się lub kończących w portach Wspólnoty.
- (13) Ze względów praktycznych i w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji, należy przyjąć jednolite podejście w odniesieniu do podróży, w przypadku których rejestracja osób na statku powinna być obowiązkowa; uwzględniając ogólne zasady i szczególną troskę, wszystkie Państwa Członkowskie zaaprobowwały próg dwudziestu mil.
- (14) Ze względu na szczególne warunki eksploatacji, liczenie osób na statkach pasażerskich przepływających przez Cieśninę Messyńską może, w ograniczonym okresie czasu, być dokonywane w sposób bardziej prosty od liczenia indywidualnego; Państwa Członkowskie powinny posiadać możliwość korzystania z pewnej elastyczności w spełnianiu obowiązku przekazywania na ląd liczby osób w przypadku statków pasażerskich, które zapewniają na krótkich trasach regularną obsługę wyłącznie na chronionych obszarach morza, tak jak zostało to zdefiniowane w dyrektywie; statki pasażerskie pływające wyłącznie po chronionych obszarach morza są w mniejszym stopniu narażone na niebezpieczeństwo i w związku z tym powinny korzystać z możliwości zwolnienia; w niektórych okolicznościach rejestracja osób na statku przez kompanie żeglugowe może być wyjątkowo trudna do przeprowadzenia, tak więc w szczególnych okolicznościach oraz w ściśle określonych warunkach można zezwolić na zastosowanie wyjątku od obowiązku rejestracji.
- (15) Dane na temat imiennie zarejestrowanych osób należy zbierać i przetwarzać zgodnie z zasadami ochrony danych przewidzianych w dyrektywie 95/46/WE⁽¹⁾; przy zbieraniu informacji osoby muszą zostać w szczególności dokładnie poinformowane o przeznaczeniu zbieranych danych i fakcie, że informacje te będą

przechowywane tylko przez bardzo krótki okres czasu, który w żadnym wypadku nie może być dłuższy od czasu wymaganego do celów niniejszej dyrektywy.

- (16) Istnieje potrzeba, aby komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, w celu skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy, wspierał Komisję; Komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 dyrektywy 93/75/EWG⁽²⁾ może wypełniać to zadanie.
- (17) Niektóre przepisy dyrektywy mogą zostać dostosowane przez wspomniany komitet, uwzględniając wchodzące w życie zmiany wprowadzane w przyszłości do Konwencji SOLAS,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz możliwości ratowania pasażerów i członków załogi znajdujących się na statku pasażerskim pływającym do lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty i zapewnienie większej skuteczności poszukiwań i ratownictwa, jak również radzenia sobie ze skutkami wypadku.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „osoby” oznacza wszystkich ludzi, bez względu na ich wiek, znajdujących się na statku,
- „statek pasażerski” oznacza statek morski i szybką jednostkę pasażerską przewożącą więcej niż dwunastu pasażerów,
- „szybka jednostka” oznacza szybką jednostkę, tak jak została ona zdefiniowana w regule 1 rozdziału X Konwencji SOLAS z 1974 r. w stanie, w jakim obowiązuje ona w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy,
- „kompania” oznacza armatora statku pasażerskiego lub każdą inną organizację bądź każdą inną osobę, taką jak zarządzający, czarterujący statek bez załogi, któremu armator powierzył eksploatację statku pasażerskiego,
- „kodeks ISM” oznacza międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

- „rejestrator pasażerów” oznacza osobę wyznaczoną przez kompanie w celu spełnienia obowiązków wynikających z kodeksu ISM, umiejscowioną na lądzie, lub inną osobę umiejscowioną na lądzie, wyznaczoną przez kompanie jako odpowiedzialna za przechowywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii,
- „wyznaczona władza” oznacza właściwą władzę Państwa Członkowskiego odpowiedzialną za operacje poszukiwania i ratowania bądź radzenia sobie z następstwami wypadku,
- „mila” oznacza 1 852 metry,
- „chroniona strefa morza” oznacza strefę morza osłoniętą od skutków pełnego morza, w której statek nigdy nie znajduje się w odległości przekraczającej 6 mil od schronienia, z którego rozbitkowie mogą dotrzeć na ląd i w pobliżu którego znajduje się sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy,
- „regularna obsługa” oznacza serię rejsów organizowanych w taki sposób, aby zapewnić połączenie między co najmniej dwoma portami:
 - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów, lub
 - b) z uznaną systematyczną regularnością i częstotliwością,
- „państwo trzecie” oznacza państwo, które nie jest Państwem Członkowskim.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków pasażerskich, z wyjątkiem:

- okrętów wojennych lub statków przeznaczonych do przewozu oddziałów wojska, i
- jachtów rekreacyjnych, jeżeli nie posiadają lub nie będą posiadać załogi i nie przewożą więcej niż dwunastu pasażerów w celach handlowych.

Artykuł 4

1. Wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim, który wyrusza z portu położonego w Państwie Członkowskim, muszą przed wyruszeniem tego statku w podróż zostać polichowane.

2. Przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego liczbę osób należy podać kapitanowi tego statku, jak również rejestratorowi pasażerów kompanii lub przekazać do zainstalowanego na lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu kompanii.

Artykuł 5

1. Następujące informacje muszą zostać podane w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich wypływających z portu położonego w Państwie Członkowskim i kursujących na trasie dłuższej niż dwadzieścia mil, licząc od punktu, z którego wypływają:

- nazwiska osób znajdujących się na pokładzie,
- imiona lub ich inicjał,
- płeć,
- określenie kategorii wieku (dorosły, dziecko lub niemowlę), do której należy dana osoba lub wieku albo roku urodzenia,
- na wniosek pasażera, informacje na temat szczególnych potrzeb opieki lub pomocy w nagłych wypadkach.

2. Informacje te są zbierane przed wyruszeniem w podróż i przekazywane nie później niż w ciągu trzydziestu minut od wypłynięcia statku pasażerskiego rejestratorowi pasażerów kompanii lub do spełniającego takie same funkcje zainstalowanego na lądzie systemu kompanii.

Artykuł 6

1. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod jego banderą, który wyrusza w podróż z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, w sposób określony w art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.

2. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wyrusza w rejs z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła zebranie i przechowanie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, tak, aby były one dostępne dla wyznaczonej władzy, w przypadku gdy okażą się potrzebne do celów poszukiwawczych i ratowniczych oraz radzenia sobie ze skutkami wypadku.

3. Jeżeli, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Konwencji SOLAS, Państwo Członkowskie udzieli statkom pływającym pod jego banderą, które przybywają do portów wspólnotowych z portów spoza Wspólnoty, zwolnienia lub zgodzi się na zastosowanie wyłączeń w zakresie informacji dotyczących pasażerów, jest ono zobowiązane do przestrzegania warunków przewidzianych w niniejszej dyrektywie dla stosowania zwolnień lub wyłączeń.

Artykuł 7

Przed wypłynięciem statku kapitan upewnia się, czy liczba osób zaokrętowanych na statku pasażerskim, który opuszcza port znajdujący się w Państwie Członkowskim, nie przekracza liczby pasażerów, jaką może przewozić statek.

Artykuł 8

Jeżeli wymagają tego art. 4 i art. 5, każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego:

- wprowadza system rejestracji informacji dotyczących pasażerów. System ten musi odpowiadać kryteriom określonym w art. 11,

— mianuje rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za rejestrację pasażerów, przechowywanie informacji oraz ich przekazywanie, w razie konieczności lub w razie wypadku.

Kompania upewnia się, czy informacje wymagane niniejszą dyrektywą są w każdej chwili łatwo dostępne, aby przekazać je wyznaczonej władzy do prowadzenia akcji poszukiwawczej i ratowniczej w razie konieczności lub w razie wypadku.

Zbrane zgodnie z przepisami art. 5 dane o charakterze osobistym przechowywane są nie dłużej niż jest to potrzebne do celów niniejszej dyrektywy.

Kompania upewnia się, czy informacje podawane przez osoby, które wymagają szczególnej troski lub pomocy w nagłych wypadkach, zostały w odpowiedni sposób zapisane i przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego przekazane kaptanowi.

Artykuł 9

1. Państwo Członkowskie, którego statek pasażerski opuszcza port, może obniżyć określony w art. 5 próg dwudziestu mil.

Decyzje w sprawie obniżenia progu dwudziestu mil dla rejsów między dwoma portami znajdującymi się w różnych Państwach Członkowskich podejmowane są wspólnie przez oba zainteresowane państwa.

2. a) W celu stosowania środka ustalonego w art. 4 ust. 1 i jeżeli warunki eksploatacyjne uniemożliwiają dokonanie indywidualnego policzenia osób, Republika Włoska może, w przypadkach regularnej obsługi rejsów przez Cieśninę Messyńską, przyjąć przepisy, na mocy których maksymalna dopuszczalna liczba osób przewożonych na pokładzie statku pasażerskiego dokonującego przewozu wagonów kolejowych i pojazdów drogowych, obliczana była z uwzględnieniem maksymalnej dopuszczonej liczby osób przewożonych w wagonach kolejowych i innych pojazdach załadowanych na statek. Stosowanie tego przepisu jest ograniczone do okresu czterech lat. W sprawie każdego przedłużenia tego okresu decyzja podejmowana będzie zgodnie z ust. 3, z uwzględnieniem zdobytych doświadczeń.

b) Państwo Członkowskie może zwolnić statki pasażerskie wyruszające w podróż z portu znajdującego się na jego obszarze i zapewniających wyłącznie regularną obsługę rejsów w chronionych strefach morza, których czas podróży między postojami w portach jest krótszy od jednej godziny, z obowiązku, przewidzianego w art. 4 ust. 2, podawania liczby osób znajdujących się na nich rejestratorowi pasażerów lub przekazania do zainstalowanego na lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu tej kompanii.

c) Państwo Członkowskie może zwolnić z obowiązków przewidzianych w art. 5 statki pasażerskie, które kursując bez postojów między dwoma portami lub kursując z tego samego lub do tego samego portu, żeglują wyłącznie po chronionych obszarach morza.

3. W przypadkach określonych w ust. 2 stosuje się następującą procedurę:

a) Państwo Członkowskie bezzwłocznie powiadamia Komisję o udzielonych zwolnieniach i odstępstwach od odpowiednich przepisów art. 4 i 5 i uzasadnia podjęte decyzje, podając ich merytoryczne powody;

b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy, licząc od powiadomienia, Komisja stwierdzi, że decyzja ta nie jest uzasadniona lub mogłaby wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencyjność, może, działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, zażądać, aby Państwo Członkowskie zmieniło lub unieważniło swoją decyzję.

4. Dla regularnej obsługi strefy, w której roczne prawdopodobieństwo napotkania fal o znamiennej wysokości przekraczającej dwa metry jest niższe od 10 %, i

— jeżeli przebyty dystans nie przekracza około trzydziestu mil, licząc od punktu wyjścia lub

— jeżeli głównym zadaniem obsługi jest zapewnienie regularnego połączenia położonych na peryferiach regionów dla stałych użytkowników,

Państwo Członkowskie, z którego portu statki pasażerskie wyruszają w podróż po wodach krajowych, lub dwa Państwa Członkowskie, między portami których statki pasażerskie żeglują, mogą zwrócić się do Komisji, jeżeli stwierdzą, że kompanie nie mają możliwości rejestrowania informacji określonych w art. 5 ust. 1, o dopuszczenie, w całości lub częściowo, odstępstwa od tego wymogu.

W tym celu należy udowodnić, że rejestracja jest niemożliwa. Ponadto należy dostarczyć dowodu, że w strefie, w której żeglują te statki, funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu oraz dostępne są niezawodne prognozy meteorologiczne oraz że dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratunkowy. Odstępstwa dopuszczane na mocy niniejszego ustępu nie mogą naruszać zasad konkurencji.

Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13.

5. Państwo Członkowskie nie może na mocy przepisów niniejszej dyrektywy zwolnić statków pasażerskich opuszczających jego porty i pływających pod banderą państwa trzeciego będącego stroną Konwencji SOLAS i które na mocy obowiązujących w tym zakresie przepisów SOLAS nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień ani odstępstw.

Artykuł 10

Systemy informacji wprowadzane na mocy art. 8 są zatwierdzane przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przeprowadzają kontrole, przynajmniej wrywkowe, prawidłowości funkcjonowania wprowadzonego na ich obszarze na mocy niniejszej dyrektywy, systemu rejestracji.

Państwa Członkowskie wyznaczają władzę, której kompanie, objęte art. 8, muszą przekazywać informacje wymagane niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

1. Do celów niniejszej dyrektywy, systemy rejestracji muszą spełniać następujące kryteria funkcjonalności:

i) *czytelności:*

wymagane dane muszą być zgromadzone w formacie umożliwiającym łatwe ich odczytanie;

ii) *dostępności:*

do wymaganych danych wyznaczone władze, dla których przeznaczone są informacje zarejestrowane w systemie, muszą posiadać łatwy dostęp;

iii) *ułatwienia:*

system musi być pomyślany w taki sposób, aby pozwalał na uniknięcie nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i/lub wyokrętowaniu pasażerów;

iv) *bezpieczeństwa:*

dane muszą być w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub przypadkową utratą bądź utratą z naruszeniem prawa, jak również przed wszelkimi poprawkami, ujawnianiem lub nieupoważnionym dostępem.

2. Należy unikać mnożenia się systemów na identycznych lub podobnych trasach.

Artykuł 12

Bez uszczerbku dla procedur wprowadzania zmian do Konwencji SOLAS, niniejsza dyrektywa może być zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, w celu zapewnienia stosowania, do celów niniejszej dyrektywy i nie rozszerzając zakresu jej stosowania, wprowadzanych później zmian Konwencji SOLAS dotyczących systemu rejestracji, które wejdą w życie po przyjęciu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 13

Komisję wspiera komitet ustanowiony na mocy art. 12 ust. 1 dyrektywy 93/75/EWG. Komitet działa zgodnie z procedurą ustanowioną w ust. 2 i 3 wymienionego artykułu.

Artykuł 14

Państwa Członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne działania, aby sankcje te były stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, współmierne i odstrasżające.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie do dnia 1 stycznia 1999 r. wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do dostosowania do niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję. Artykuł 5 stosuje się nie później niż od dnia 1 stycznia 2000 r.

2. Przyjmowane przez Państwa Członkowskie przepisy muszą zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Sposób, w jaki takie odniesienie zostanie umieszczone, określają Państwa Członkowskie.

3. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty wszystkich przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tych przepisach pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 18 czerwca 1998 r.

W imieniu Rady

G. STRANG

Przewodniczący