

31998L0042

L 184/40

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

27.6.1998

DYREKTYWA KOMISJI 98/42/WE**z dnia 19 czerwca 1998 r.**

zmieniająca dyrektywę Rady 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) ⁽¹⁾, zmienioną dyrektywą 98/25/WE ⁽²⁾, w szczególności jej art. 19,

a także mając na uwadze, co następuje:

niezbędne jest uwzględnienie zmian do konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), które weszły w życie, oraz opracowań w zakresie Porozumienia paryskiego (MOU);

od przyjęcia dyrektywy 95/21/WE podjęto dalsze kroki w celu wypracowania lepszego systemu określania celów; system czynników docelowych opracowany w ramach MOU powinien zostać wprowadzony do tej dyrektywy;

wykaz świadectw i dokumentów określonych w załączniku II do dyrektywy 95/21/WE zostanie zmodyfikowany w celu rozważenia zmian, które weszły w życie w prawie międzynarodowym;

wykaz „wyraźnych powodów” dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji podany w załączniku III do wspomnianej dyrektywy powinien zostać zmieniony w świetle pełniejszego wykazu, przedstawionego w rezolucji IMO A.787(19);

zgodnie z załącznikiem IV do wspomnianej dyrektywy, procedury i wytyczne kontroli statków, które mają być przestrzegane przez inspektorów są wymienione w rezolucjach IMO A.466(XII) ze zmianami, A.542(23), oraz A.742(18); wymieniony załącznik IV powinien zostać zmieniony w celu uchylecia tych rezolucji przez rezolucję IMO A.787(19); procedury opisane w uchwale A.787(19) zostały wprowadzone do załącznika I MOU, „Procedury służby ochrony portu”;

w celu podjęcia decyzji o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje się do kryteriów określonych w załączniku VI do wspomnianej dyrektywy; jednakże byłoby niewłaściwe zatrzymanie statku za uszkodzenia powstałe przypadkowo, chyba że okoliczności nakazują inaczej;

wspomniany załącznik VI powinien zostać zmieniony w świetle przepisów zawartych w rezolucji IMO A.787(19), w szczególności w odniesieniu do Międzynarodowej Konwencji dotyczącej Norm Szkolenia, Wydawania Zaświadczeń i Pełnienia Wacht przez Marynarzy (Konwencja STCW) z 1978 r.;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu przyjętą zgodnie z art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG ⁽³⁾, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 97/34/WE ⁽⁴⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podczas wyboru statku do inspekcji właściwe władze udzielają pierwszeństwa statkom wymienionym w części I załącznika I. Podczas ustalania kolejności inspekcji innych statków wymienionych w załączniku I właściwe władze stosują czynniki docelowe statku określone w części II załącznika I.”;

2) załączniki I, II, III, IV i VI zostają zmienione jak przewidziano w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 133 z 7.5.1998, str. 19.⁽³⁾ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.⁽⁴⁾ Dz.U. L 158 z 17.6.1997, str. 40.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 września 1998 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 czerwca 1998 r.

W imieniu Komisji

Neil KINNOCK

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

1. Załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

STATKI, KTÓRE POWINNY PODLEGAĆ INSPEKЦИИ W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI

(określone w art. 5 ust. 2)

I. Czynniki nadrzędne

Bez względu na wartość czynników docelowych, następujące statki uznaje się za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające braki, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze (zgodnie z dyrektywą 93/75/EWG i art. 13 niniejszej dyrektywy).
2. Statki, które nie spełniły zobowiązań określonych w dyrektywie 93/75/EWG.
3. Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego Państwa Członkowskiego.
4. Statki będące przedmiotem sprawozdania lub skargi zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub inną osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile dane Państwo Członkowskie nie uzna sprawozdania za wyraźnie nieuzasadnione; tożsamość osoby wnoszącej doniesienie lub skargę musi pozostać zatajona przed kapitanem lub właścicielem danego statku.
5. Statki, które:
 - uczestniczyły w kolizji lub osiadły na mieliźnie w drodze do portu,
 - zostały oskarżone o domniemane pogwałcenie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków,
 - manewrowały w sposób niebezpieczny bez zachowania przepisów przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi,
 - były w inny sposób eksploatowane, stanowiąc zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska naturalnego.
6. Statki, które zostały zawieszono we własnej klasie ze względów bezpieczeństwa w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.

II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki są uznane za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.

- | | <i>Wartość czynnika docelowego</i> |
|---|------------------------------------|
| 1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po nieobecności trwającej 12 miesięcy lub więcej. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie biorą pod uwagę również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków MOU. W przypadku braku odpowiednich danych na ten temat Państwa Członkowskie opierają się na dostępnych danych z »Sinerac« i badają te statki, które nie zostały zarejestrowane w »Sinerac« po wejściu w życie tej bazy danych w dniu 1 stycznia 1993 r. | +20 |
| 2. Statki, na których nie została przeprowadzona inspekcja przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy. | +10 |

	<i>Wartość czynnika docelowego</i>
3. Statki, których ustawowe świadectwo dotyczące konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami, a także świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskiej ⁽¹⁾ .	+ 5
4. Statki pływające pod banderą wymienianą w publikowanych co trzy lata w rocznych sprawozdaniach MOU tabelach o zatrzymaniach i opóźnieniach notowanych częściej niż przeciętnie:	
— 0–3 % powyżej średniej	+ 3
— 3,1–6 % powyżej średniej	+ 4
— więcej niż 6 % powyżej średniej	+ 5
5. Statki, którym udzielono zezwolenia na wypłynięcie z portu Państwa Członkowskiego na pewnych warunkach:	
a) że każdy brak zostanie naprawiony przed wyjściem	+ 1
b) że każdy brak zostanie naprawiony w następnym porcie	+ 1
c) że każde dwa braki zostaną naprawione w ciągu 14 dni	+ 1
d) że dla każdego dwóch braków wyszczególniono inne warunki	+ 1
e) jeśli podjęto kroki na statku i wszystkie braki zostały naprawione	– 2
6. Statki, których braki zostały zarejestrowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą braków:	
— 0,	–15
— 1–5	0
— 6–10	+ 5
— 11–20	+10
— Więcej niż 20 braków	+15
7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie	+15
8. Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało wszystkich konwencji określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy	+ 1
9. Statki pływające pod banderą państwa o współczynniku braków ponad średnią	+ 1
10. Statki z brakami klasy powyżej średniej	+ 1
11. Statki należące do kategorii, w której zaleca się rozszerzoną inspekcję (zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy)	+ 5
12. Inne statki:	
— w przedziale 13–20 lat	+ 1
— w przedziale 21–24 lat	+ 2
— ponad 25 lat	+ 3

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 12.12.1994, str. 20.

Czynnik docelowy oznacza wartość numeryczną przydzieloną indywidualnemu statkowi zgodnie z przepisami niniejszego załącznika oraz zamieszczoną w systemie informacyjnym Sinerac.

Wyznaczając kolejność ważności statków wymienionych powyżej, właściwe władze biorą pod uwagę kolejność wyznaczoną przez ogólny czynnik docelowy. Wyższy czynnik docelowy oznacza wyższą konieczność. Czynnik docelowy jest sumą stosowanych wartości czynników docelowych określonych powyżej. Pozycje 5, 6 i 7 dotyczą tylko inspekcji przeprowadzanych w ostatnich 12 miesiącach. Ogólny czynnik docelowy nie może być mniejszy niż suma pozycji 4, 8, 9, 10, 11 i 12.”.

2. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

1. Punkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Kopia dokumentu zgodności i świadectwa bezpiecznego zarządzania wydanych zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Zarządzania do celów Bezpiecznej Eksploatacji Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (SOLAS, rozdział IX).”.

2. Po pkt 14 dodaje się punkty w brzmieniu:

„15. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących niebezpieczne towary.

16. Świadectwo bezpieczeństwa szybkich jednostek oraz pozwolenie na ich eksploatację.

17. Specjalny wykaz towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.

18. Dziennik okrętowy odnoszący się do rejestru testów oraz dziennik zapisów inspekcji i utrzymania środków ratunkowych i ich rozmieszczenia.

19. Świadectwo bezpieczeństwa statku do celów specjalnych.

20. Świadectwo bezpieczeństwa ruchomych morskich jednostek wiertniczych.

21. Dla zbiornikowców do ropy — rejestr kontroli wyładunku ropy i kontroli systemu ostatniej podróży.

22. Lista załogi, plan kontroli pożarowej, a na statkach pasażerskich — plan kontroli usterek.

23. Plan zagrożenia w razie zanieczyszczenia produktami ropopochodnymi.

24. Dokumentacja protokołów inspekcji (w przypadku masowców i zbiornikowców do ropy).

25. Sprawozdania poprzednich inspekcji służby ochrony portu.

26. Dla statków pasażerskich typu ro-ro — informacja o maksymalnym współczynniku A/A.

27. Dokument upoważnienia na przewóz towarów masowych.

28. Podręcznik bezpiecznego ładowania.”.

3. Załącznik III otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK III

PRZYKŁADY »WYRAŹNYCH POWODÓW« DLA PRZEPROWADZENIA BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI

(określone w art. 6 ust. 3)

1. Statki wymienione w części I i części II ust. II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 i II-11 załącznika I.

2. Księga rejestracji oleju nie jest prowadzona właściwie.

3. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów (patrz art. 6 ust. 1 lit. a) oraz art. 6 ust. 2 zostały wykryte nieścisłości.

4. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań art. 8 dyrektywy 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy ⁽¹⁾.
 5. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie lub zgodnie z wytycznymi IMO, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.
 6. Nieprzedstawienie przez kapitana zbiornikowca do ropy rejestrów dotyczących systemów monitorowania i kontroli wylądunku ropy naftowej za ostatni rejs pod balastem.
 7. Brak aktualnej listy załogi lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków na wypadek pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
 8. Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez ich właściwego odwołania.
 9. Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
 10. Wyraźny brak warunków sanitarnych na statku.
 11. Uzyskane na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego spostrzeżeń dowody, że w kadłubie statku i jego konstrukcji istnieją poważne braki, które mogą zagrażać wodoszczelności statku i jego odporności na czynniki atmosferyczne.
 12. Informacja lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami na statku, dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały podjęte.”.
4. Załącznik IV otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(określone w art. 6 ust. 4)

1. Zasady bezpiecznego stanu załogi (rezolucja IMO A.481(XII) i załączniki, którymi są: Dokument o minimalnym bezpiecznym stanie załogi (załącznik 1) i wytyczne dla zastosowania zasad bezpiecznego stanu załogi (załącznik 2).
 2. Przepisy międzynarodowego morskiego kodeksu niebezpiecznych towarów.
 3. Publikacja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) pt.: »Inspekcja warunków pracy na pokładzie statku: wytyczne i procedury«.
 4. Załącznik I do określonych w MOU »Procedur służby ochrony portu«.
5. W załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:
1. We wprowadzeniu dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest wynik przypadkowego uszkodzenia podczas podróży statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, chyba że:

- 1) sporządzono należne sprawozdania do wymagań zawartych w rozporządzeniu Solas 74 I/11 lit. c) dotyczącym powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydawanie stosownych świadectw;
- 2) przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył władzom służby ochrony portu szczegóły o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28.

- 3) na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom władzy, oraz
 - 4) władze po otrzymaniu informacji o podjętych czynnościach naprawczych, zapewniły, aby braki, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały naprawione.”
2. W pkt 3 dodaje się, co następuje:
- „Jednakże braki stanowiące o zatrzymaniu w zakresie konwencji STCW 78 wymienione w ppkt 3.8 są jedyną podstawą do zatrzymania zgodnie z tą konwencją.”.
3. W ppkt 3.2 dodaje się, co następuje:
- „13. Poważne wady w wymaganiach operacyjnych, jak określono w ppkt 5.5 załącznika I do MOU.
14. Liczba, skład i świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznym stanie załogi.”.
4. Podpunkt 3.8 otrzymuje brzmienie:
- „1. Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że złożono administracji państwa bandery wniosek o potwierdzenie.
 2. Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznego stanu załogi.
 3. Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
 4. Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom morskim.
 5. Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
 6. Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachcie na początku podróży oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.”.
-