31999L0035

1.6.1999 DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH L 138/1

DYREKTYWA RADY 1999/35/WE

z dnia 29 kwietnia 1999 r.

w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W ramach wspólnej polityki transportowej muszą być powzięte dalsze środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa w morskim transporcie osób.

(2) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona wypadkami morskimi promów typu ro-ro, w wyniku których wiele osób straciło życie; osoby korzystające z promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich na terenie całej Wspólnoty mają prawo oczekiwać i polegać na odpowiednim poziomie bezpieczeństwa.

(3) Rada zaprosiła Komisję, w swojej rezolucji z dnia 22 grudnia 1994 r. o bezpieczeństwie pasażerskich promów typu ro-ro ([4]), do przedłożenia propozycji dotyczącej obowiązkowych przeglądów i reżimu kontroli bezpieczeństwa wszystkich pasażerskich promów typu ro-ro, wpływających do lub wypływających z portów Wspólnoty, włączając w to prawo do prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków morskich.

(4) Biorąc w szczególności pod uwagę wielkość rynku wewnętrznego morskiego transportu osób, działanie w ramach Wspólnoty jest najbardziej skutecznym sposobem ustanowienia wspólnego, minimalnego poziomu bezpieczeństwa statków w całej Wspólnocie.

(5) Działanie w ramach Wspólnoty jest najlepszym sposobem zapewnienia zharmonizowanej realizacji niektórych zasad uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM), a zatem uniknięcia zniekształceń konkurencji między różnymi portami Wspólnoty, promami typu ro-ro i szybkimi statkami pasażerskimi.

(6) Uwzględniając zasadę proporcjonalności, dyrektywa Rady jest odpowiednim instrumentem prawnym dającym podstawy Państwom Członkowskim do jednolitego i obowiązkowego wprowadzenia wspólnych norm bezpieczeństwa, pozostawiając zarazem każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do decydowania o tym, które narzędzia wdrażania są najodpowiedniejsze w jego systemie wewnętrznym.

(7) Bezpieczeństwo statków leży przede wszystkim w zakresie odpowiedzialności państw bandery; każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić wymogi bezpieczeństwa odnoszące się do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich pływających pod banderą tego Państwa Członkowskiego oraz do towarzystw, które je eksploatują.

(8) Państwowa kontrola portowa nie uwzględnia regularnych dogłębnych przeglądów zapobiegawczych i weryfikacji promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich; dlatego też należy weryfikować czy towarzystwa oraz ich promy i statki spełniają wymogi norm bezpieczeństwa uzgodnionych w ramach MOM oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, na poziomie regionalnym, poprzez system regularnych obowiązkowych inspekcji wykonywanych przez państwa przyjmujące; jeżeli inspekcje wykryją niebezpieczne niezgodności z tymi normami, eksploatacja takich promów i statków przez towarzystwa jest wstrzymywana.

(9) Niniejsza dyrektywa zwraca się do Państw Członkowskich jako właściwych państw przyjmujących; obowiązki wykonywane w ramach tych kompetencji oparte są na specyficznych obowiązkach państw portowych, w pełni zgodnych z Konwencją Narodów Zjednoczonych z 1982 r. o prawie morskim (Unclos).

([1]) Dz.U. C 108 z 7.4.1998, str. 122.
([2]) Dz.U. C 407 z 28.12.1998, str. 106.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 7 października 1998 r. (Dz.U. C 328 z 26.10.1998, str. 82), wspólne stanowisko Rady z dnia 21 grudnia 1998 r. (Dz.U. C 49 z 22.2.1999, str. 15) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 1999 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).
([4]) Dz.U. C 379 z 31.12.1994, str. 8.

(10) W celu poprawy bezpieczeństwa i uniknięcia niedostosowania standardów przez konkurencję, do wszystkich promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich stosuje się wspólne normy bezpieczeństwa, niezależnie od bandery, pod którą pływają, wykonują regularne rejsy do lub z portów w Państwach Członkowskich, tak na trasach międzynarodowych jak i krajowych, w obszarach morskich leżących poza pasem 20 mil od linii brzegowej, gdzie mogą lądować osoby ocalone z katastrof morskich, pozostawiając jednocześnie Państwom Członkowskim możliwość rozszerzenia zakresu obowiązywania niniejszej dyrektywy do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wykonujących rejsy krajowe w obrębie 20 mil od linii brzegowej.

(11) Nie jest konieczne aby państwa przyjmujące sprawdzały, czy promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie pływające do i z portów Wspólnoty są zgodne z pewnymi zharmonizowanymi wymaganiami certyfikacji i badań wykonywanych przez państwo bandery.

(12) Promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie powinny być również zgodne, na etapie budowy i w ciągu całego okresu służby, z obowiązującymi normami klasyfikacji w odniesieniu do budowy i utrzymania ich kadłuba, maszyn głównych i pomocniczych, instalacji elektrycznej i instalacji sterującej oraz powinny być wyposażone w urządzenie do rejestracji przebiegu podróży zgodne z odpowiednimi wymaganiami międzynarodowymi.

(13) Państwa Członkowskie powinny sprawdzać, czy towarzystwa oferujące te usługi eksploatują swoje promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie w sposób gwarantujący maksimum bezpieczeństwa; zainteresowane Państwa Członkowskie, inne niż państwo bandery, powinny być dopuszczane do pełnego uczestnictwa we wszelkich dochodzeniach dotyczących wypadków morskich.

(14) Fundamentalne znaczenie ma sprawdzenie, czy administracje państw trzecich bander zgadzają się ze zobowiązaniami towarzystw do współpracy w każdym śledztwie dotyczącym ofiar katastrof lub wydarzeń morskich i do stosowania się do zasad uznanych organizacji odnośnie do klasyfikacji i, tam gdzie ma to zastosowanie, certyfikacji; administracje takie akceptują stosowanie zharmonizowanych procedur badań i certyfikacji.

(15) W celu zapewnienia stałego dostosowania promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich do wymagań niniejszej dyrektywy, państwa przyjmujące przeprowadzają przeglądy przed uruchomieniem usługi i później w regularnych odstępach czasu, oraz każdorazowo gdy nastąpi znaczna zmiana warunków działania.

(16) W celu zmniejszenia obciążeń nakładanych na towarzystwa, należy szczególnie uwzględnić poprzednie weryfikacje i przeglądy; promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie powinny być zwolnione z przeglądów, jeżeli zostało potwierdzone że są zgodne z niniejszą dyrektywą odnośnie do działania na podobnych szlakach, a promy i statki zastępujące powinny korzystać ze specjalnych uzgodnień; promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie, które zostały przebadane zgodnie z życzeniem państw przyjmujących nie powinny być przedmiotem rozszerzonych inspekcji w ramach dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej 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]).

(17) Państwa Członkowskie mają współpracować w celu wykonania swoich obowiązków jako państwa przyjmujące.

(18) Państwa Członkowskie mogą uznać za użyteczną pomoc w wykonywaniu ich zadań ze strony uznanych organizacji, które spełniają wymagania 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 morskich ([2]);

(19) W planowaniu przeglądów trzeba szczególnie uwzględnić harmonogramy rejsów i przeglądów promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich.

(20) Państwa Członkowskie mają zadbać, aby ich wewnętrzne systemy prawne umożliwiały tak im, jak i każdemu innemu istotnie zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu, branie udziału, współpracę lub dochodzenie w sprawach wypadków morskich na podstawie przepisów Kodeksu MOM o dochodzeniach w sprawach wypadków morskich; wyniki takich dochodzeń są podawane do publicznej wiadomości.

(21) Zespół dodatkowych środków w obszarach nawigacyjnych systemów naprowadzania, planowania wariantowego i lokalnych ograniczeń operacyjnych ma na celu dalszą poprawę bezpieczeństwa.

(22) Aby umożliwić monitorowanie stosowania niniejszej dyrektywy, tworzy się bazę danych, opartą o informacje pochodzące z przeglądów.

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/42/WE (Dz.U. L 184 z 27.6.1998, str. 40).

([2]) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 97/58/WE (Dz.U. L 274 z 7.10.1997, str. 8).

(23) Konieczne jest, aby komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich wspomagał Komisję w skutecznym stosowaniu niniejszej dyrektywy; funkcje te może podjąć Komitet ustanowiony na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające ([1]).

(24) Pewne przepisy niniejszej dyrektywy mogą być przystosowane przez ten Komitet w celu doprowadzenia do ich zgodności ze środkami Wspólnoty lub MOM i poprawienia jej reżimu, aby uwzględnić przyszłe poprawki do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) która weszła w życie, oraz aby zapewnić zharmonizowaną implementację poprawek do niektórych uchwał MOM bez rozszerzania zakresu niniejszej dyrektywy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie systemu obowiązkowych przeglądów, który zwiększy bezpieczeństwo regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich do i z portów Państw Członkowskich Wspólnoty, oraz przyzna Państwom Członkowskim prawo do prowadzenia, uczestniczenia i współpracy we wszelkich dochodzeniach w sprawach wypadków morskich lub incydentów, które nastąpiły w trakcie wykonywania takich usług.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy oraz załączników do niej:

a) „prom typu ro-ro" oznacza morski statek pasażerski z urządzeniami umożliwiającymi wjazd na prom i wyjazd z niego pojazdów drogowych oraz kolejowych i przewożący więcej niż 12 pasażerów;

b) „szybki statek pasażerski" oznacza szybki statek, jak określono w rozporządzeniu 1 rozdziału X Konwencji SOLAS z 1974 r. wraz ze zmianami obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;

c) „pasażer" jest to każda osoba inna niż:

i) dowodzący i członkowie załogi lub inne osoby zatrudnione lub zaangażowane w jakimkolwiek charakterze na pokładzie statku na rzecz tego statku,

ii) dziecko w wieku poniżej jednego roku;

d) „Konwencja SOLAS 1974" oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, wraz z protokołami i zmianami do niej, obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy;

e) „Kodeks szybkich statków" oznacza „Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa szybkich statków" zawarty w rezolucji. Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MOM MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r, zmieniony do dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy;

f) „regularne usługi" oznaczają serię przepraw promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma lub więcej portami, lub serię podróży z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, albo:

i) zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy; lub

ii) przepraw tak regularnych lub częstych, że stanowią one rozpoznawalne, systematyczne serie;

g) „obszar morski" oznacza dowolny obszar morski ujęty w wykazie ustalonym zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ([2]);

h) „certyfikaty" oznaczają:

i) dla promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wykonujących podróże międzynarodowe, certyfikaty bezpieczeństwa wydane w ramach Konwencji SOLAS 1974 wraz ze zmianami, łącznie z odpowiednimi zapisami dotyczącymi wyposażenia, oraz, tam gdzie to stosowne, certyfikatami wyłączenia i pozwoleniami na eksploatowanie;

ii) dla promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wykonujących podróże krajowe, certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z dyrektywą 98/18/WE

i) „certyfikat wyłączenia" oznacza dowolny certyfikat wydany w ramach przepisów rozporządzenia I B/12 lit. a) ppkt vi) Konwencji SOLAS 1974;

([1]) Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).

([2]) Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1.

j) „administracja państwa bandery" oznacza właściwe władze państwa, do noszenia bandery którego uprawniony jest dany prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski;

k) „państwo przyjmujące" oznacza Państwo Członkowskie do portu(ów) którego, lub z portu(ów) którego, prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski wykonuje regularną usługę;

l) „podróż międzynarodowa" oznacza podróż morską z portu Państwa Członkowskiego do portu leżącego poza tym Państwem Członkowskim lub odwrotnie;

m) „podróż krajowa" oznacza podróż w obszarach morskich z portu Państwa Członkowskiego do tego samego portu lub do innego portu tego Państwa Członkowskiego;

n) „uznana organizacja" oznacza organizację uznaną zgodnie z art. 4 dyrektywy 94/57/WE;

o) „towarzystwo" oznacza towarzystwo eksploatujące jeden lub więcej promów typu ro-ro, dla którego został wystawiony dokument zgodności wydany zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro) ([1]), lub towarzystwo eksploatujące szybkie statki pasażerskie, dla którego został wystawiony dokument zgodności, wydany zgodnie z rozporządzeniem IX/4 Konwencji SOLAS 1974, ze zmianami obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy;

p) „Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków morskich" oznacza Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków morskich i incydentów przyjęty przez MOM drogą rezolucji Zgromadzenia A.849 (20) z dnia 27 listopada 1997 r.;

q) „przegląd specjalny" oznacza przegląd przez państwo przyjmujące według ustaleń art. 6 i 8;

r) „inspektor dyplomowany" oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę, należycie upoważnioną przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do przeprowadzania przeglądów i inspekcji związanych z certyfikatami i spełniającą kryteria kwalifikacji i niezależności podane w załączniku V;

s) „niezgodność" oznacza stan, który uznano za niespełniający wymagań niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich pływających do lub z portu Państwa Członkowskiego w ramach regularnej usługi, niezależnie od ich bandery, wykonujących podróże międzynarodowe lub podróże krajowe w obszarach morskich należących do klasy A jak określono w art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

2. Państwa Członkowskie mogą stosować niniejszą dyrektywę do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wykonujących podróże krajowe na obszarach morskich innych niż te, które określono w ust. 1. W takich sytuacjach stosuje się odnośne zasady do wszystkich promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich działających w takich samych warunkach, bez dyskryminacji ze względu na banderę, narodowość lub miejsce założenia towarzystwa.

Artykuł 4

Wstępne weryfikacje wymagane w stosunku do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich

1. Przed rozpoczęciem służby promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w regularnej usłudze, lub w ciągu 12 miesięcy od daty określonej w art. 19 ust. 1 dla promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich już wykonujących regularną usługę w tym dniu, państwo przyjmujące sprawdza, czy promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie:

a) posiadają ważne certyfikaty, wydane przez administrację państwa bandery lub przez uznaną organizację działającą w jej imieniu;

b) zostały przebadane w celu wydania certyfikatów zgodnie z odnośnymi procedurami i wytycznymi załączonymi do rezolucji Zgromadzenia MOM A.746 (18) w sprawie wytycznych badania w ramach zharmonizowanego systemu badań i certyfikacji, w formie jaką miały w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy, lub procedurami przeznaczonymi do osiągnięcia tego samego celu;

c) spełniają normy określone dla klasyfikacji według zasad uznanej organizacji, lub zasad przyjętych jako równoważne przez administrację państwa bandery odnośnie do budowy i utrzymania ich kadłuba, maszyn i instalacji elektrycznych oraz sterujących;

d) są wyposażone w urządzenie zapisujące przebieg podróży (VGRD) w celu dostarczania informacji w wypadku ewentualnego dochodzenia w sprawie ofiar katastrofy. Urządzenie to powinno spełniać normy wykonania według rezolucji Zgromadzenia MOM A.861 (20) z dnia 27 listopada 1997 r. oraz stosować się do norm badania ustalonych w normie Międzynarodowej Komisji Elektrotechniki (IEC) nr 61996. Jednakże dla urządzeń VGRD, które mają być umieszczone na pokładzie promów typu ro-ro i szybkich

([1]) Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 179/98 (Dz.U. L 19 z 24.1.1998, str. 35).

statków pasażerskich zbudowanych przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, może zostać udzielone wyłączenie z niektórych z wymagań. Wyłączenia te oraz warunki, na jakich mogą one być udzielane przyjmuje się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16;

e) spełniają szczególne wymagania o stabilności przyjęte na poziomie regionalnym i przeniesione do ustawodawstwa narodowego, zgodnie z procedurą notyfikacji ustaloną w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych, gdy wykonują w tym regionie usługę podlegającą temu ustawodawstwu krajowemu, pod warunkiem że wymagania te nie przekraczają wymagań określonych w załączniku rezolucji 14 (Wymagania stabilności odnoszące się do Porozumienia) Konferencji SOLAS z 1995 r. i zostały przekazane do Sekretariatu Generalnego MOM, zgodnie z procedurami określonymi w pkt 3 tej rezolucji ([1]).

2. Ustęp 1 lit. e) stosuje się do szybkich statków pasażerskich jedynie tam, gdzie to właściwe.

Artykuł 5

Wstępne weryfikacje wymagane w stosunku do towarzystw i państw bandery

Przed rozpoczęciem służby promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w regularnej usłudze, lub w ciągu 12 miesięcy od daty określonej w art. 19 ust. 1 dla promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich już wykonujących regularną usługę w tym dniu, państwa przyjmujące:

1) sprawdzają, czy towarzystwa, które eksploatują lub zamierzają eksploatować taki prom lub statek w usłudze regularnej:

   a) podejmują środki niezbędne do zapewnienia stosowania szczególnych wymagań ustanowionych w załączniku I i dostarczają dowody zgodności z tym ustępem oraz z art. 4 państwom przyjmującym zaangażowanym w regularną usługę;

   b) zgadzają się z wyprzedzeniem, że państwa przyjmujące oraz dowolne istotnie zainteresowane Państwo Członkowskie może prowadzić, uczestniczyć w pełni lub współpracować w dochodzeniu dotyczącym wypadku morskiego lub incydentu zgodnie z art. 12 i udostępniają im informacje odzyskane z urządzenia VGRD z ich promu lub statku biorącego udział w takiej katastrofie lub incydencie.

2) względem promu lub statku pływającego pod banderą inną niż bandera Państwa Członkowskiego dokonują sprawdzenia, czy państwo bandery przyjęło zobowiązanie towarzystwa do spełniania wymagań niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Wstępne przeglądy specjalne

1. Przed rozpoczęciem służby promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w regularnej usłudze lub w ciągu 12 miesięcy od daty określonej w art. 19 ust. 1 dla promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich już wykonujących regularną usługę w tym dniu, państwo przyjmujące przeprowadza wstępne przeglądy specjalne, zgodnie z załącznikami I i III, w celu przekonania się, czy prom ro-ro lub szybki statek pasażerski spełniają wymogi konieczne do bezpiecznego wykonywania regularnej usługi.

2. Jeśli niniejszy artykuł jest stosowany przed rozpoczęciem działania, państwa przyjmujące ustalają datę wstępnego przeglądu specjalnego nie późniejszą niż jeden miesiąc po otrzymaniu dowodów niezbędnych do zakończenia weryfikacji na mocy art. 4 i 5.

Artykuł 7

Przepisy specjalne

1. Gdy prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski ma być włączony do innej regularnej usługi, nowe państwo przyjmujące dokładnie weryfikuje przeglądy przeprowadzone uprzednio dla tego promu lub statku celem dopuszczenia go do wykonywania poprzedniej regularnej usługi, objętej niniejszą dyrektywą. Artykuł 4, 5 i 6 nie mają zastosowania przed rozpoczęciem wykonywania nowej regularnej usługi przez prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, pod warunkiem, że poprzednio przeprowadzone weryfikacje i przeglądy spełniają wymagania nowego państwa przyjmującego oraz że odnoszą się do nowych warunków działania.

2. Artykuł 4, 5 i 6 nie muszą być stosowane gdy prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski spełniające wymagania niniejszej dyrektywy i wykonujące już regularną usługę objętą niniejszą dyrektywą, przechodzą do innej regularnej usługi objętej niniejszą dyrektywą, dla której odpowiednie państwa przyjmujące uzgodnią, że charakterystyka szlaku jest podobna, oraz państwa przyjmujące będą zgodne w pełni, że ten prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski spełniają wszystkie wymagania dla bezpiecznego wykonywania tej usługi.

Na prośbę towarzystwa, zainteresowane państwa przyjmujące mogą potwierdzić z wyprzedzeniem swoją zgodę odnośnie do potwierdzenia podobieństwa charakterystyki szlaku.

3. W przypadkach, gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności musi zostać szybko wprowadzony zamienny prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski w celu zapewnienia ciągłości wykonywania usługi oraz ust. 1 i 2 nie mają zastoso-

([1]) Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

wania, państwo przyjmujące może zezwolić na rozpoczęcie wykonywania usługi przez ten prom lub statek, pod warunkiem że:

a) sprawdzenie wizualne oraz kontrola dokumentów nie budzą podejrzeń, że ten prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski nie spełniają wymagań koniecznych dla bezpiecznego działania, i

b) państwo przyjmujące zakończy weryfikacje i przeglądy objęte art. 4, 5 i 6 w ciągu jednego miesiąca.

Artykuł 8

Regularne przeglądy specjalne i inne badania

1. Państwa przyjmujące przeprowadzają raz w ciągu każdego 12-miesięcznego okresu:

— przegląd specjalny, zgodnie z załącznikiem III, i

— przegląd w trakcie trwania regularnej usługi, mający na celu ujęcie zagadnień wymienionych w załączniku I, III i IV w ilości dostatecznej dla przekonania państwa przyjmującego, że ten prom lub statek w dalszym ciągu spełnia wszystkie wymagania niezbędne dla bezpiecznego działania.

Wstępny przegląd specjalny zgodnie z art. 6 liczy się jako przegląd specjalny do celów niniejszego artykułu.

2. Państwo przyjmujące przeprowadza przegląd specjalny zgodnie z załącznikiem III za każdym razem, gdy prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski podlega naprawie, zmianom lub modyfikacjom o ważnym znaczeniu lub gdy zachodzi zmiana zarządzania banderą albo przeniesienie do innej klasy. Jednak w przypadku zmiany zarządzania banderą albo przeniesienia do innej klasy państwo przyjmujące może, po uwzględnieniu weryfikacji i przeglądów wykonanych poprzednio dla tego promu lub statku i pod warunkiem, że zmiana ta nie wpłynie na bezpieczeństwo użytkowania tego promu lub statku, odstąpić od przeglądu specjalnego tego promu lub statku, wymaganego według niniejszego ustępu.

3. W przypadku gdy przeglądy określone w ust. 1 potwierdzą lub wykryją niezgodności względem wymagań niniejszej dyrektywy uzasadniające zakazanie użytkowania, wszelkie koszty związane z przeglądem, w każdym zwykłym okresie rozliczeniowym, pokrywa towarzystwo.

Artykuł 9

Powiadamianie

Państwa przyjmujące niezwłocznie informują towarzystwa na piśmie o wynikach weryfikacji i przeglądów wykonanych na mocy art. 4, 5, 6 i 8.

Artykuł 10

Zakaz użytkowania

1. Państwo przyjmujące może wydać zakaz użytkowania promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w regularnej usłudze:

a) gdy nie było w stanie potwierdzić zgodności z wymaganiami art. 4 i 5;

b) gdy kiedykolwiek w trakcie badań określonych w art. 6 i 8 wykryto niezgodności stanowiące bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa promu lub statku, jego załogi i pasażerów;

c) kiedy istnieje stała niemożność uzyskania zgodności z instrumentami Wspólnoty wymienionymi z załączniku II, stanowiąca bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa promu lub statku, jego załogi i pasażerów;

d) gdy państwo bandery nie dokonało sprawdzenia kwestii określonej w art. 13 ust. 1 lub 5,

do czasu gdy państwo przyjmujące ustali, że zagrożenie zostało usunięte i wymagania niniejszej dyrektywy są spełnione.

Państwo przyjmujące powiadamia towarzystwo na piśmie o decyzji zakazu użytkowania promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego z podaniem pełnego uzasadnienia.

2. Jednak w przypadku wykrycia niezgodności w stosunku do promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego już wykonującego regularną usługę państwo przyjmujące żąda podjęcia przez towarzystwo niezbędnych działań w celu ich usunięcia natychmiast lub w ciągu ściśle określonego i sensownego okresu, pod warunkiem że nie stanowią one bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa promu lub statku, jego załogi i pasażerów. Po usunięciu niezgodności, zainteresowane państwa przyjmujące dokonują sprawdzenia, czy naprawa została wykonana w sposób w pełni odpowiadający ich wymaganiom. W przeciwnym razie zakazują one dalszego użytkowania tego promu lub statku.

3. Państwa Członkowskie, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, ustalają i utrzymują odpowiednie procedury obejmujące prawo towarzystwa do odwołania od decyzji zakazującej użytkowania. Odwołania powinny być rozpatrywane w szybkim trybie. Odwołanie nie powoduje automatycznego zawieszenia decyzji.

Właściwe władze przekazują towarzystwu odpowiednie informacje o jego prawie do odwołania.

4. W przypadkach zastosowania art. 4, 5 i 6 przed rozpoczęciem użytkowania promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w regularnej usłudze decyzja zakazująca użytkowania statku musi być podjęta w ciągu jednego miesiąca od wstępnego przeglądu specjalnego i natychmiast przekazana towarzystwu.

Artykuł 11

Procedury związane ze wstępnymi i regularnymi przeglądami specjalnymi

1. Promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie, które zostały poddane przeglądom specjalnym w celu spełnienia wymagań zainteresowanego państwa (państw) przyjmującego(-ych) są zwolnione przez to (te) państwo(-a) z przeglądów rozszerzonych określonych w art. 7 ust. 4 dyrektywy 95/21/WE i z inspekcji rozszerzonych, w oparciu o jasne podstawy pozwalające zaliczyć je do kategorii statków pasażerskich określonych w art. 7 ust. 1 i w załączniku V.A.3 do niniejszej dyrektywy.

2. Administracje dwóch lub więcej państw przyjmujących zaangażowanych w przeglądy specjalne tego samego promu lub statku współpracują ze sobą. Przeglądy specjalne są przeprowadzane przez zespół złożony z dyplomowanych inspektorów zaangażowanego państwa (państw) przyjmującego(-ych). Gdziekolwiek zaistnieje potrzeba jakościowej oceny spełniania przepisów odnoszących się do klasy, państwa przyjmujące zapewniają włączenie do zespołu potrzebnych ekspertów, a tam gdzie stosowne, włączenie do zespołu rzeczoznawcy uznanej organizacji. Inspektorzy składają raport o niezgodnościach administracjom państw przyjmujących. Państwo przyjmujące przekazuje te informacje państwu bandery, jeżeli nie jest ono państwem przyjmującym, zaangażowanym w przegląd.

3. Zaangażowane państwo przyjmujące może zgodzić się przeprowadzić przegląd na prośbę innego zaangażowanego państwa przyjmującego.

4. Państwa przyjmujące, na prośbę towarzystw, zapraszają administrację państwa bandery, które nie jest państwem przyjmującym, do wyznaczenia reprezentanta biorącego udział w dowolnym przeglądzie specjalnym w ramach przepisów niniejszej dyrektywy.

5. Państwa przyjmujące planując przegląd zgodnie z art. 6 i 8 biorą szczególnie pod uwagę harmonogram pracy i konserwacji danego promu lub statku.

6. Rezultaty przeglądów specjalnych zapisuje się w sprawozdaniu, którego format jest uzgadniany zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16.

7. W razie występowania stałych różnic zdań między państwami przyjmującymi odnośnie do spełnienia wymagań art. 4 i art. 5 ust. 1 administracja dowolnego państwa przyjmującego, zaangażowanego w przegląd specjalny, zawiadamia natychmiast Komisję o przyczynach tego nieporozumienia.

8. Komisja niezwłocznie rozpoczyna postępowanie w celu podjęcia decyzji zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16.

Artykuł 12

Dochodzenie w sprawie wypadku

1. Państwa Członkowskie definiują, w ramach swoich odnośnych wewnętrznych systemów prawnych, status prawny, który umożliwia im i każdemu innemu istotnie zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków morskich, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie katastrofy morskiej lub incydentu, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.

2. Pojęcia „państwo istotnie zainteresowane", „państwo kierujące dochodzeniem", „wypadek morski" mają takie samo znaczenie, jakie mają w Kodeksie dochodzenia w sprawach wypadków morskich.

3. W przypadkach gdy prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski uczestniczy w wypadku morskim, procedura dochodzeniowa jest uruchamiana przez państwo, na wodach którego ten wypadek lub incydent się wydarzył, lub jeżeli miał miejsce na innych wodach, przez Państwo Członkowskie, które ten prom lub statek odwiedził jako ostatnie. Państwo to pozostaje odpowiedzialne za dochodzenie i koordynację działań z innymi istotnie zainteresowanymi państwami przez taki czas, na jaki zostało wzajemnie uzgodnione kierowanie dochodzeniem przez to państwo.

4. Państwa Członkowskie prowadzące, uczestniczące lub współpracujące w takich dochodzeniach pilnują, aby dochodzenie było prowadzone w sposób najbardziej skuteczny i trwało możliwie najkrócej, uwzględniając Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków morskich.

5. Państwa Członkowskie pilnują, aby sprawozdania wynikające z takich dochodzeń zostały ujawnione zgodnie z pkt 12.3 Kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków morskich oraz przekazane Komisji.

Artykuł 13

Środki towarzyszące

1. Państwa Członkowskie wydające lub uznające certyfikat wyłączenia są zobowiązane pracować razem z zaangażowanym państwem przyjmującym lub administracją państwa bandery w celu rozwiązania wszelkich różnic zdań dotyczących wyłączeń przed wstępnym przeglądem specjalnym.

2. Państwa Członkowskie mają obsługiwać działający z wybrzeża nawigacyjny system naprowadzania i inne systemy informacyjne zgodnie z rezolucją MOM A.795 (19), aby wspomagać promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie w bezpiecznym wykonywaniu regularnej usługi lub jej części, za której bezpieczeństwo ponoszą odpowiedzialność.

3. Każde Państwo Członkowskie dostarcza Komisji egzemplarze raportów z badań, określonych w art. 11 ust. 6, opatrzone w razie potrzeby numerem identyfikacyjnym MOM. Komisja, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16, może podjąć decyzję o odpowiednich środkach w celu przypisania numeru identyfikacyjnego innym statkom. Jeżeli w regularnej usłudze zaangażowane są dwa lub więcej państwa przyjmujące, dane te mogą być dostarczane przez jedno z tych państw przyjmujących. Komisja zakłada i utrzymuje bazę danych, zawierającą dostarczone informacje. Warunki dostępu do tej bazy danych są ustanawiane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16.

4. Państwa Członkowskie zapewniają, aby towarzystwa eksploatujące promy typu ro-ro lub szybkie statki pasażerskie w regularnych usługach do lub z ich portów były zdolne do utrzymania i stosowania zintegrowanego systemu planowania ewentualnych nagłych zdarzeń okrętowych. W tym celu wykorzystują one strukturę przedstawioną w rezolucji Zgromadzenia MOM A.852 (20) w sprawie wytycznych budowania zintegrowanego systemu ewentualnych zdarzeń. Jeżeli dwa lub więcej Państwa Członkowskie są zaangażowane jako państwa przyjmujące w regularnej usłudze, ustalają one razem plan dla różnych szlaków.

5. Państwa Członkowskie zapewniają, że zostały w pełni zaangażowanie w ramach swoich kompetencji jako państwo przyjmujące przez państwo bandery, przed wydaniem zezwolenia na użytkowanie szybkiego statku, zgodnie z przepisami ust. 1.9.3 Kodeksu szybkich statków. Państwa te zapewniają, że są ustanowione lub utrzymywane ograniczenia operacyjne wymagane przez sytuację lokalną, niezbędne dla ochrony życia, zasobów naturalnych i działań na linii brzegowej oraz przyjmują środki w celu zapewnienia wykonania tych ograniczeń.

Artykuł 14

Współpraca między państwami przyjmującymi

Państwa przyjmujące, zaangażowane w świadczeniu tej samej regularnej usługi, współdziałają we wdrażaniu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Środki dodatkowe

Państwa Członkowskie informują państwa trzecie, mające obowiązki państwa bandery lub obowiązki podobne jak państwo przyjmujące promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie, objęte niniejszą dyrektywą i działające między portem Państwa Członkowskiego i portem państwa trzeciego, o wymaganiach nałożonych przez niniejszą dyrektywę na każde towarzystwo świadczące regularne usługi do lub z portu Wspólnoty.

Artykuł 16

Komitet regulacyjny

1. Komisja jest wspomagana przez komitet utworzony na mocy art. 12 ust. 1 dyrektywy 93/75/EWG.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi projekt środków, jakie należy przyjąć. Komitet wydaje opinię dotyczącą projektu w czasie, który jest ustalany przez jego przewodniczącego z uwagi na pilność sprawy. Opinia jest wydawana większością głosów ustanowioną w art. 148 ust. 2 Traktatu dla przypadku decyzji, które Rada przyjmuje na wniosek Komisji. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie są ważone w sposób ustalony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.

b) u lub jeżeli opinia nie została wydana, Komisja niezwłocznie przedkłada Radzie wniosek dotyczący środków, jakie należy przyjąć. Rada stanowi większością kwalifikowaną. Jeżeli po upływie 8 tygodni od daty przedstawienia sprawy Radzie, Rada nie podejmie działania, Komisja przyjmuje proponowane środki.

Artykuł 17

Procedura dokonywania zmian

Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16:

a) załączniki,

b) definicje,

c) odniesienia do instrumentów Wspólnoty,

d) odniesienia do rezolucji MOM

mogą być zmieniane w zakresie niezbędnym do dostosowania ich do wprowadzonych w życie środków Wspólnoty lub MOM, jednak bez rozszerzania zakresu niniejszej dyrektywy.

Załączniki mogą być również poprawiane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16, kiedy jest konieczne poprawienie uzgodnień ustalonych przez niniejszą dyrektywę bez rozszerzania jej zakresu.

Artykuł 18

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają system kar za naruszenia przepisów narodowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie tych kar. Kary tak nakładane muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 19

Zastosowanie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż 1 grudnia 2000 i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Przepisy art. 4 ust. 1 lit. d) zostaną zastosowane nie później niż 30 miesięcy po dacie ogłoszenia normy IEC nr 61996 lub do 1 stycznia 2001 r., zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Przyjęte przepisy zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

4. Państwa Członkowskie natychmiast przekazują Komisji wszystkie teksty przepisów prawa krajowego, przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy. Komisja informuje o nich inne Państwa Członkowskie.

Artykuł 20

Ocena zastosowania

Trzy lata po dacie określonej w art. 19 ust. 1, na podstawie danych, które dostarczą Państwa Członkowskie zgodnie z art. 13, Komisja dokonuje oceny stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 21

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 22

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 29 kwietnia 1999 r.

W imieniu Rady

W. MÜLLER

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA, JAKIE POWINNY SPEŁNIAĆ TOWARZYSTWA

(określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 i 8)

Towarzystwa powinny zapewnić, aby na pokładach ich promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich:

1. dowodzący posiadał odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów naprowadzania oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu podróży, przed rozpoczęciem rejsu przez prom lub statek oraz aby wykorzystywał on nawigacyjne systemy naprowadzania oraz systemy informacyjne w sposób ustalony przez Państwa Członkowskie;

2. stosowano odnośne przepisy ust. od 2 do 6 okólnika MSC 699 o poprawionych wytycznych instrukcji bezpieczeństwa pasażerów;

3. w łatwo dostępnym miejscu była wywieszona tablica z regulaminem pracy statku, zawierająca:

   a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie, i

   b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;

4. dowodzący nie był ograniczany w podejmowaniu żadnych decyzji, które w jego fachowej ocenie są niezbędne do bezpiecznej nawigacji i pracy, szczególnie przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;

5. dowodzący prowadził zapisy czynności nawigacyjnych oraz incydentów ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi;

6. wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia drzwi kadłuba i połączonych z nimi płyt kadłuba mogące wpływać na integralność promu lub statku, oraz wszelkie niedobory w układach zabezpieczających takie drzwi były niezwłocznie zgłaszane tak administracji państwa bandery jak i państwu przyjmującemu oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymaganiami;

7. przed wyruszeniem promu typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich w podróż dostępny był aktualny plan podróży. W trakcie przygotowywania takiego planu należy w pełni uwzględnić wytyczne ustalone w rezolucji MSC … (70) o wytycznych planowania podróży;

8. przekazano do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz by informacje takie były udostępnione w formach odpowiednich dla osób z wadami wzroku.

ZAŁĄCZNIK II

WYKAZ INSTRUMENTÓW WSPÓLNOTY

(określonych w art. 10 ust. 1c)

— Dyrektywa Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7),

— Dyrektywa Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia żeglarzy (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/35/WE (Dz.U. L 172 z 17.6.1998, str. 1), tam gdzie ma to zastosowanie,

— Rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro) (Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 179/98 (Dz.U. L 19 z 24.1.1998, str. 35).

ZAŁĄCZNIK III

PROCEDURY PRZEGLĄDÓW SPECJALNYCH

(określonych w art. 6 i 8)

1. Przeglądy specjalne służą zapewnieniu, aby spełnione były wymagania ustawowe, w szczególności dotyczące budowy, zanurzenia (podziałowego) i stabilności maszyn i instalacji elektrycznych, obciążenia, stabilności, ochrony przeciwpożarowej, maksymalnej liczby pasażerów, urządzeń ochrony życia, przewozu towarów niebezpiecznych, radiokomunikacji i nawigacji i służą temu celowi oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, obejmują co najmniej:

   — uruchamianie generatora awaryjnego,

   — inspekcję świateł awaryjnych,

   — inspekcję awaryjnych źródeł zasilania dla instalacji radiowej,

   — badanie publicznego systemu adresowania,

   — szkolenie przeciwpożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,

   — funkcjonowanie awaryjnej pompy strażackiej z dwoma wężami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej, w działaniu,

   — badanie urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów,

   — badanie zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem zwilżaczy pożarowych,

   — badanie systemów wykrywania pożaru i alarmowych,

   — badanie właściwego zamykania drzwi pożarowych,

   — działanie pomp zęzowych,

   — zamykanie wodoszczelnych drzwi grodziowych; zarówno ze zdalnych jak i lokalnych stanowisk sterowania,

   — pokaz wykazujący, że odpowiedzialni za to członkowie załogi są zaznajomieni z planem opanowania uszkodzeń,

   — opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej i jednej szalupy ratunkowej na wodę, uruchomienie i zbadanie ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na miejscach składowania na pokładzie,

   — sprawdzenie, czy wszystkie szalupy i łodzie ratunkowe odpowiadają spisowi inwentarza,

   — badanie głównego i pomocniczego urządzenia sterowego promu lub statku.

2. Przeglądy specjalne obejmują sprawdzenie planowego systemu utrzymania na pokładzie.

3. Przeglądy specjalne dotyczą sprawdzenia znajomości przez członków załogi umiejętności skutecznego przestrzegania procedur bezpieczeństwa, procedur awaryjnych, utrzymania, praktyki roboczej, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pomostowych oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność żeglarzy do rozumienia i, tam gdzie to stosowne, wydawania komend i instrukcji oraz ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:

   — szkolenia panowania nad tłumem,

   — treningu zaznajamiania,

— szkolenia bezpieczeństwa dla personelu udzielającego w sytuacjach zagrożenia bezpośredniej pomocy pasażerom w przestrzeniach pasażerskich, a w szczególności osobom starszym i niepełnosprawnym, oraz

— szkolenia zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.

Przeglądy specjalne obejmują ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, szczególnie personelu wachtowego.

4. Certyfikaty kompetencji członków załogi wydane przez państwa trzecie mogą być uznane jedynie w wypadku gdy są one zgodne z rozporządzeniem I/10 skorygowanej Międzynarodowej Konwencji o normach szkolenia, certyfikacji i wacht dla żeglarzy, 1978 (Konwencja STCW).

ZAŁĄCZNIK IV

WYTYCZNE DLA DYPLOMOWANYCH INSPEKTORÓW WYKONUJĄCYCH NIEPLANOWANE PRZEGLĄDY W TRAKCIE REGULARNEJ PRZEPRAWY

(określonych w art. 8 ust. 1)

1. *Informacje o pasażerach*

Środki przedsięwzięte w celu zapewnienia, że liczba pasażerów, dla której prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski (dalej zwany „statkiem") posiada certyfikat, nie jest przekroczona. Czy system rejestracji informacji o pasażerach jest zgodny z rozporządzeniami i skuteczny. Jak informacja o całkowitej liczbie pasażerów jest przekazywana do dowodzącego i, o ile to stosowne, w jaki sposób pasażerowie dokonujący podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w podróży powrotnej.

2. *Informacje o ładunku i stabilności*

Czy są zainstalowane i używane, o ile ma to zastosowanie, wiarygodne wskaźniki zanurzenia. Czy podjęto środki w celu zapewnienia, że statek nie jest przeciążony, a odpowiednia linia zanurzenia podziałowego nie znajduje się pod wodą. Czy ocena ładunku i stabilności jest przeprowadzona zgodnie z wymaganiami. Czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, tam gdzie to wymagane, a wyniki przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stabilności. Czy plany opanowania uszkodzeń są stale uwidocznione, a broszury zawierające informacje o opanowywaniu uszkodzeń są w posiadaniu oficerów statku.

3. *Bezpieczeństwo na morzu*

Procedura przed opuszczeniem nabrzeża, zapewniająca, że statek jest bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie drzwi wodoszczelne i odporne na czynniki atmosferyczne są zamknięte. Sprawdzenie, czy wszystkie drzwi na pokładzie pojazdowym są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo, jak to jest konieczne dla zamknięcia dziobu otwieranego, działanie układów zamykania dziobu, drzwi rufowych i bocznych oraz działanie lampek sygnalizacyjnych i podglądu TV pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym. Wszelkie trudności w działaniu lampek sygnalizacyjnych, szczególnie wyłączników przy drzwiach, powinny być ustalane i zgłaszane.

4. *Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa*

Forma rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszanie instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych w odpowiednim języku (językach). Sprawdzenie, czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa mają miejsce w momencie rozpoczęcia podróży i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp.

5. *Zapisy w dzienniku okrętowym*

Sprawdzenie dziennika okrętowego w celu upewnienia się, że dokonywane są zapisy dotyczące zamknięcia dziobu, rufy oraz innych drzwi wodoszczelnych i odpornych na działanie czynników atmosferycznych, ćwiczeń dotyczących drzwi wodoszczelnych poniżej linii zanurzenia podziałowego, sprawdzenia urządzenia sterowego itp. Także sprawdzenie, czy dokonywane są zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stabilności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi.

6. *Towary niebezpieczne*

Sprawdzenie, czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odnośnymi rozporządzeniami, a w szczególności czy dostarczona jest deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie, czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, zabezpieczone i rozdzielone.

Dopilnowanie, aby pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające były właściwie oznaczone i zabezpieczone, a w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, dostępna była na wybrzeżu kopia odnośnego manifestu lub planu załadunku. Sprawdzenie, czy dowodzący jest świadomy wymagań odnośnie do powiadamiania, zgodnego z dyrektywą 93/75/EWG oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak i udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich. Dopilnowanie, czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy stosowana jest bardziej intensywna wentylacja, gdy silniki pojazdów są uruchomione oraz czy na pomoście nawigacyjnym jest jakaś forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego.

7. *Zabezpieczanie przewożonych pojazdów*

Sprawdzenie, w jaki sposób zabezpieczone są przewożone pojazdy, na przykład bloki do sztauowania lub indywidualne mocowania. Czy są dostępne dostatecznie mocne punkty. W jaki sposób zabezpieczane są przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe. Metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie. Dopilnowanie, czy statek posiada podręcznik zabezpieczania ładunku.

8. *Pokłady pojazdowe*

Sprawdzenie, czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że może być obserwowane przemieszczenie się pojazdów w wypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów. Czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszone ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu.

9. *Zamknięcie drzwi wodoszczelnych*

Przestrzeganie procedury ustanowionej w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do drzwi wodoszczelnych poniżej linii wodnej. Czy są wykonywane wymagane ćwiczenia. Czy sterowanie drzwiami wodoszczelnymi z mostku jest wykonywane, w miarę możności, urządzeniami „lokalnymi". Czy drzwi są utrzymywane w stanie zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej. Czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać drzwi i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym używaniem.

10. *Patrole przeciwpożarowe*

Należy potwierdzić, czy są dokonywane skuteczne patrole, tak żeby każde pojawienie się ognia było łatwo wykryte. Powinno obejmować również przestrzenie o specjalnej kategorii, gdzie nie są zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i alarmowe, biorąc pod uwagę, że przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w ust. 8.

11. *Komunikacja w sytuacji awaryjnej*

Sprawdzenie, czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania, mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej oraz zapewnienie ich dostępności oraz możliwości porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację dowolnych z poniższych czynników:

a) język lub języki odpowiednie dla głównej narodowości pasażerów przewożonych na danej trasie;

b) prawdopodobieństwo, że umiejętność użycia podstawowych słów angielskich do zasadniczych instrukcji może zapewnić środki porozumienia się z pasażerem potrzebującym pomocy, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi używają wspólnego języka;

c) możliwą potrzebę porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (np. przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwracanie uwagi na umieszczenie instrukcji, miejsca zbiórek, urządzenia ratujące życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne jest niepraktyczne);

d) zakres, w jakim pełne instrukcje bezpieczeństwa zostały przedstawione pasażerom w ich języku lub językach ojczystych;

e) języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej lub ćwiczenia przekazujące krytyczne wskazówki pasażerom oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy.

12. *Wspólny język roboczy członków załogi*

Sprawdzenie, czy ustalony jest wspólny język roboczy, zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa oraz czy ten język roboczy jest zapisany w dzienniku okrętowym.

13. *Sprzęt ratunkowy*

Dopilnowanie, czy urządzenia ratujące życie i przeciwpożarowe, włączając w to drzwi pożarowe i inne elementy strukturalnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo sprawdzone, są właściwie utrzymywane. Czy plany ochrony przeciwpożarowej są stale uwidocznione lub czy dostępne są broszury zawierające równoważne informacje dla oficerów statku. Czy rozmieszczenie kamizelek ratunkowych jest odpowiednie oraz czy rozmieszczenie kamizelek ratunkowych dla dzieci może być łatwo zidentyfikowane. Czy ładunek pojazdów nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych.

14. *Sprzęt nawigacyjny i radiowy*

Przestrzeganie, aby sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z awaryjnymi bojami radionamiernikowymi (EPIRBs), były sprawne.

15. *Dodatkowe oświetlenie awaryjne*

Sprawdzenie, czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy i czy jest prowadzony zapis niezgodności.

16. *Środki ewakuacji*

Oznakowanie środków ewakuacji w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami i ich oświetlenie, tak z głównych, jak i z awaryjnych źródeł zasilania. Środki przyjęte dla utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi przecinają lub przechodzą przez pokłady pojazdowe. Sprawdzenie, czy wyjścia, a szczególnie wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane.

17. *Księga operacji*

Zapewnienie egzemplarzy ksiąg operacyjnych dowodzącemu i każdemu starszemu oficerowi oraz udostępnienie wszystkim członkom załogi innych egzemplarzy. Zapewnienie list kontrolnych obejmujących przygotowanie do wyjścia w morze i innych operacji.

18. *Czystość pomieszczeń maszynowni*

Sprawdzenie, czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości z uwzględnieniem procedur utrzymania.

19. *Utylizacja śmieci*

Odpowiednie ustalenia dotyczące postępowania ze śmieciami i ich utylizacji.

20. *Planowe utrzymanie*

Wszystkie towarzystwa powinny posiadać specjalne stałe zlecenia, w systemie planowanego utrzymania, dla wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to drzwi dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, jednak obejmujące również utrzymanie pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego. Powinny być przygotowane plany okresowych przeglądów wszystkich elementów, mające na celu utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Powinny być przygotowane procedury odnotowywania

niezgodności i potwierdzania ich prawidłowego skorygowania, tak aby dowodzący i wyznaczona osoba na wybrzeżu spośród struktury zarządu towarzystwa byli świadomi istniejących niezgodności oraz byli powiadamiani o ich skorygowaniu w ciągu określonego czasu. Okresowe sprawdzenia działania układów zamykających wewnętrzne i zewnętrzne drzwi dziobowe powinny obejmować wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie spływniki w przestrzeniach pomiędzy otwieranym dziobem a drzwiami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

21. *Podróżowanie*

W czasie podróży należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepełnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc do siedzenia. Należy również sprawdzić, czy pokład pojazdowy jest opróżniany z pasażerów przed wyjściem statku w rejs i że nie mają oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

ZAŁĄCZNIK V

KRYTERIA KWALIFIKACJI I NIEZALEŻNOŚCI INSPEKTORÓW DYPLOMOWANYCH

(określone w art. 2 lit. r))

1. Inspektor dyplomowany musi być upoważniony przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do wykonywania przeglądów specjalnych, określonych w art. 6.

2. Albo:

   — inspektor dyplomowany musi ukończyć co najmniej roczny staż służby we właściwych władzach Państwa Członkowskiego jako inspektor państwa bandery dokonujący przeglądów i certyfikacji zgodnie z Konwencją SOLAS 1974,

   — oraz posiadać:

      a) certyfikat kompetencji dowodzącego, uprawniający go do objęcia dowodzenia statkiem o ładowności 1 600 GT lub większej (patrz STCW, rozporządzenie II/2), lub

      b) certyfikat kompetencji głównego inżyniera, uprawniający go do wykonywania takich zadań na statku, którego maszyna główna ma moc równą lub większą jak 3 000 kW (patrz STCW, rozporządzenie III/2), lub

      c) zdany w Państwie Członkowskim egzamin jako budowniczy statków, inżynier mechaniki lub inżynier specjalności morskiej i staż pracy w tym charakterze wynoszący co najmniej pięć lat,

   — od inspektorów dyplomowanych wymienionych w lit. a) i b) wymaga się odbycia służby na morzu przez okres nie krótszy niż pięć lat w charakterze odpowiednio oficera pokładowego lub oficera działu maszynowego;

   albo

   — inspektor dyplomowany musi posiadać stosowny stopień uniwersytecki lub równoważny w Państwie Członkowskim, i

   — musi zostać przeszkolony i otrzymać dyplom w szkole inspektorów ds. bezpieczeństwa statków w Państwie Członkowskim, i

   — odbyć służbę przez okres co najmniej dwóch lat we właściwych władzach Państwa Członkowskiego jako inspektor państwa bandery wykonujący przeglądy i certyfikacje zgodnie z Konwencją SOLAS 1974.

3. Inspektorzy dyplomowani posiadają umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z żeglarzami, w języku powszechnie używanym na morzu.

4. Inspektorzy dyplomowani posiadają odpowiednią znajomość przepisów Konwencji SOLAS 1974 oraz odnośnych procedur niniejszej dyrektywy.

5. Inspektorzy dyplomowani wykonujący przeglądy specjalne nie mogą mieć powiązań komercyjnych tak z zainteresowanym towarzystwem jak i z żadnym innym towarzystwem prowadzącym regularne usługi do i z zaangażowanego państwa przyjmującego, albo z badanymi promami typu ro-ro lub szybkimi statkami pasażerskimi ani też nie mogą być zatrudnieni przez lub podejmować pracę w imieniu organizacji pozarządowych, które wykonują badania ustawowe lub klasyfikacyjne albo wydają certyfikaty dla tych promów typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich.

6. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, o ile zostali zatrudnieni przez właściwe władze do wykonywania badań ustawowych lub inspekcji portowej kontroli państwowej w dniu przyjęcia dyrektywy 95/21/WE.