

31999L0097

23.12.1999

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 331/67

DYREKTYWA KOMISJI 1999/97/WE

z dnia 13 grudnia 1999 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⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 98/42/WE ⁽²⁾, w szczególności jej art. 19,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Niezbędne jest uwzględnienie zmian do konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM), które weszły w życie, oraz rozwoju w ramach paryskiego Protokołu Ustaleń.
- (2) Opublikowanie informacji dotyczących statków zatrzymanych we wspólnotowych portach zgodnie z dyrektywą 95/21/WE może zachęcać ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych bez zastosowania przymusu i może zwiększyć świadomość bezpieczeństwa w żegludze morskiej.
- (3) W tym celu wykaz informacji przeznaczonych do opublikowania powinien zostać rozszerzony, szczególnie w celu zawarcia bardziej szczegółowych informacji dotyczących danego statku, zatrzymania i podjętych działań, jak również informacji dotyczących statków, którym odmówiono wstępu do wspólnotowych portów; powinno się ściślej ustanowić, w jakich przypadkach braki, które doprowadziły do zatrzymania statku, podlegają obowiązkowi przeglądu przez towarzystwa klasyfikacyjne; skuteczność takich środków powinna zostać zwiększona poprzez częstsze, comiesięczne, publikowanie informacji.
- (4) Większa przejrzystość danych odnoszących się do inspekcji statków jest niezbędnym oraz istotnym elementem promowania jakości w żegludze morskiej zarówno we Wspólnocie, jak i na całym świecie; metody szerszego i odpowiedniejszego udostępniania takich informacji powinny być określone w drodze współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją.

- (5) Państwa Członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu usunięcia wszelkich przeszkód prawnych do opublikowania wykazu statków poddanych inspekcji, zatrzymanych lub którym odmawia się wstępu do któregośkolwiek wspólnotowego portu, w szczególności poprzez zmianę, gdzie właściwe, ustawodawstwa krajowego dotyczącego ochrony danych.
- (6) Ogólny czynnik docelowy opisany w części II załącznika I do dyrektywy 95/21/WE powinien wzrosnąć w świetle doświadczenia zdobytego w trakcie jej wykonywania; wartość czynnika docelowego może być często dostosowywana w ramach paryskiego Protokołu Ustaleń oraz następnie włączona do systemu Sirenac; wystarcza sprawdzić w bazie danych Sirenac, aby poznać wartość czynnika docelowego statku; w związku z tym włączenie tej wartości do dyrektywy 95/21/WE wydaje się zbędne.
- (7) Wykaz świadectw i dokumentów, określonych w załączniku II do dyrektywy 95/21/WE, powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian, które weszły w życie w prawie międzynarodowym.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu powołanego na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG ⁽³⁾, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 98/74/WE ⁽⁴⁾.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 1 wyrazy „obowiązuje od dnia 1 lipca 1998 r.” zastępuje się wyrazami „obowiązuje od dnia 1 lipca 1999 r.”;
 - b) w pkt 2 wyrazy „zgodnie ze stanem z dnia 14 stycznia 1998 r.” zastępuje się wyrazami „zgodnie ze stanem z dnia 1 lipca 1999 r.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 27.6.1998, str. 40.⁽³⁾ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.⁽⁴⁾ Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7.

2) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Udostępnianie informacji

1. Właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, że informacje wymienione w części I załącznika VIII dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub które podlegają odmowie wstępu do portu tego Państwa Członkowskiego w trakcie poprzedniego miesiąca, są publikowane co najmniej co miesiąc.

2. Informacje dostępne w systemie Sirenac dotyczące statków poddanych inspekcji w portach Państw Członkowskich, określone w części I i II załącznika VIII, podaje się do wiadomości publicznej poprzez właściwe uzgodnienia techniczne, jak najszybciej po zakończeniu inspekcji lub po zniesieniu nakazu zatrzymania.

3. Państwa Członkowskie oraz Komisja współpracują w celu ustanowienia właściwych uzgodnień technicznych określonych w ust. 2.

4. Gdzie właściwe, system informacyjny Sirenac zmienia się w celu wykonania wyżej wymienionych wymogów.”

3) zmienia się załącznik I w sposób przewidziany w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

4) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pozycja 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„— Świadectwo zwolnienia, włączając, gdzie właściwe, wykaz ładunków”

b) po pozycji 28 dodaje się, co następuje:

„29. Plan zarządzania odpadami oraz rejestr odpadów.

30. System wspierania decyzyjnego dla kapitanów statków pasażerskich.

31. Plan współpracy SAR dla statków pasażerskich handlujących na stałych trasach.

32. Wykaz ograniczeń operacyjnych dla statków pasażerskich.

33. Broszura dotycząca masowców.

34. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.”;

5) dodaje się nowy załącznik VIII w przewidziany w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w terminie 12 miesięcy od jej przyjęcia. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Wspomniane przepisy zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Procedura dokonywania odniesień określana jest przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych 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 13 grudnia 1999 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) w części I pkt 6 wyrazy lub wycofane dodaje się po wyrazie „zawieszono”;
- b) część II utrzymuje brzmienie:

„II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki uznaje się za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki zawijające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po dwunastomiesięcznej lub dłuższej nieobecności. Stosując te kryteria, Państwa Członkowskie uwzględniają inspekcje przeprowadzone przez członków Protokołu Ustaleń. W przypadku braku właściwych danych do tego celu Państwa Członkowskie polegają na dostępnych danych Sirenac oraz przeprowadzają inspekcję takich statków, które nie zostały ujęte w Sirenac po wejściu w życie tej bazy danych w dniu 1 stycznia 1993 r.
2. Statki niepoddane inspekcji przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.
3. Statki, których regulaminowe świadectwa dotyczące konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami oraz świadectwa klasyfikacyjne zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana zgodnie z warunkami dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20).
4. Statki bandery państwa występującego w tabeli trzyletnich średnich kroczących o ponadprzeciętnych zatrzymaniach i opóźnieniach publikowanych w rocznych sprawozdaniach Protokołu Ustaleń.
5. Statki, które uzyskały pozwolenie na opuszczenie portu Państwa Członkowskiego na pewnych warunkach, takich jak:
 - a) braki do usunięcia przed odpłynięciem;
 - b) braki do usunięcia w następnym porcie;
 - c) braki do usunięcia w ciągu 14 dni;
 - d) braki, dla których określono inne warunki.

Jeżeli podjęto działania na statku i wszystkie braki zostały usunięte, zostaje to uwzględnione.

6. Statki, w stosunku do których braki zostały odnotowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą braków.
7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie.
8. Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało wszystkich stosownych międzynarodowych konwencji, określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy.
9. Statki bandery państwa o współczynniku braków powyżej średniej.
10. Statki z klasą braków powyżej średniej.
11. Statki należące do kategorii, dla której zaleca się rozszerzoną inspekcję (na podstawie art. 7 niniejszej dyrektywy).
12. Inne statki, starsze niż 13 lat.

Przy określaniu pierwszeństwa inspekcji statków wymienionych powyżej właściwe organy uwzględniają kolejność wskazaną ogólnym czynnikiem docelowym, przedstawionym w systemie informacyjnym Sirenac zgodnie z sekcją 1 załącznika I paryskiego Protokołu Ustaleń. Wyższy czynnik docelowy oznacza wyższy priorytet. Czynnik docelowy stanowi sumę stosowanych wartości czynników docelowych, jak określono w ramach struktury Protokołu Ustaleń. Pozycje 5, 6 i 7 dotyczą tylko inspekcji przeprowadzonych w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy. Ogólny czynnik docelowy jest nie niższy niż suma wartości ustanowionych dla pozycji 3, 4, 8, 9, 10, 11 i 12.

Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od wprowadzenia w ramach Protokołu Ustaleń nowych wartości czynnika docelowego Komisja uzna, że te wartości nie są właściwe, może zdecydować zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 19 dyrektywy 95/21/WE, że te wartości nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy.”

2. Dodaje się nowy załącznik VIIIw brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK VIII

Publikowanie informacji dotyczących zatrzymań i inspekcji w portach Państw Członkowskich

(jak określono w art. 15)

I. Informacje publikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 zawierają:

- nazwę statku,
- numer nadany przez MOM,
- rodzaj statku,
- tonaż (gt),
- rok budowy,
- nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało/y świadectwa klasy temu statkowi, jeżeli takie posiada,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały temu statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,
- liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 24 miesięcy,
- państwo i port zatrzymania,
- data zniesienia nakazu zatrzymania,
- czas trwania zatrzymania w dniach,
- ilość wykrytych braków i przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- jeśli statkowi odmówiono wstępu do któregośkolwiek wspólnotowego portu, powody takiego działania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- wskazanie, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność za braki, które same lub w połączeniu z innymi doprowadziły do zatrzymania,
- opis środków podjętych w przypadku, gdy statkowi pozwolono udać się do najbliższej właściwej stoczni remontowej lub jeżeli statkowi odmówiono wstępu do któregośkolwiek wspólnotowego portu.

II. Informacje dotyczące statków poddanych inspekcji, podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 15 ust. 2, zawierają:

- nazwę statku,
 - numer nadany przez MOM,
 - rodzaj statku,
 - tonaż (gt),
 - rok budowy,
 - nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
 - państwo bandery,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało/y świadectwa klasy temu statkowi, jeżeli takie posiada,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały temu statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,
 - państwo, port i data inspekcji,
 - ilość braków według kategorii braków.”
-