

ДИРЕКТИВА 98/42/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 19 юни 1998 година

за изменение на Директива 95/21/ЕО на Съвета относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол)

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност,

като взе предвид Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол)¹, последно изменена с Директива 98/25/ЕО² и по-специално член 19 от нея,

като има предвид, че е необходимо да се вземат под внимание измененията, влезли в сила по отношение на конвенциите, протоколите, кодексите и резолюциите на Международната морска организация (ИМО), както и разработките и съображенията, които се съдържат в Меморандума за разбирателство от Париж (MOU);

като има предвид, че след приемането на Директива 95/21/ЕО бяха положени допълнителни усилия за разработката на една по-добра целева система; като има предвид, че системата на целевия фактор, разработена в рамките на MOU от Париж би следвало да се включи в тази директива;

като има предвид, че трябва да се промени списъкът на сертификатите и документите, упоменати в приложение II към Директива 95/21/ЕО, за да се вземат под внимание измененията, влезли в сила в международното законодателство;

като има предвид, че списъкът на “ясните основания” за една по-подробна инспекция, посочени в приложение III към споменатата директива, би следвало да се измени в светлината на един по-пълнен списък, така както е посочен в Резолюция А.787(19) на ИМО;

като има предвид, че съгласно приложение IV към споменатата директива процедурите и насоките за контролиране на корабите, които инспекторът трябва да

¹ ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр.1.

² ОВ L 133, 7.5.1998 г., стр. 19.

съблюдава, са описани в Резолюции А.466(XII) на ИМО, с нейните изменения, в А.542(13), МЕРС.26(23) и А.742(18); като има предвид, че посоченото приложение IV трябва да се измени, така че да се вземе под внимание отменянето на тези резолюции с Резолюция А.787(19) на ИМО; като има предвид, че процедурите, описани в Резолюция А.787(19) на ИМО, са включени в приложение I “Процедури на държавния пристанищен контрол” към Меморандума за разбирателство от Париж;

като има предвид, че за да вземе решение дали един кораб трябва да бъде задържан или не, инспекторът трябва да приложи критериите, установени в приложение VI към споменатата директива; като има предвид, че няма да е целесъобразно да се задържи плавателен съд въз основа на случайно претърпяна повреда, при спазване на определени условия;

като има предвид, че посоченото приложение VI трябва също да се измени в светлината на разпоредбите, включени в Резолюция А.787(19) и по-специално по отношение на сферите съгласно Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) от 1978 г.;

като има предвид, че мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета, съставено в изпълнение на член 12 на Директива 93/75/ЕИО³ на Съвета, последно изменена с Директива 97/34/ЕО⁴ на Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 95/21/ЕО се изменя, както следва:

1. Член 5, параграф 2 се заменя със следния текст:

“Когато се избират кораби за инспекция, компетентният орган трябва да даде първостепенен приоритет на корабите, цитирани в приложение I, част I. Когато се определя редът на приоритета за инспекция на другите кораби, изброени в приложение I, компетентният орган трябва да използва общия целеви фактор на кораба, предвиден в приложение I, част II.

2. Приложения I, II, III, IV и VI се изменят, така както е предвидено в приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да приведат законодателствата си в съответствие с настоящата директива най-късно до 30 септември 1998 г. Те незабавно информират Комисията за това.

³ ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19.

⁴ ОВ L 158, 17.6.1997 г., стр. 40.

Когато държавите-членки приемат такива разпоредби, в тях се отбелязва позоваването на настоящата директива или то се прилага към тях при официалната им публикация. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за разпоредбите от националното законодателство, които приемат в изпълнение на настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на седмия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 4

Настоящата директива е адресирана до държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 19 юни 1998 година.

За Комисията:
Член на Комисията
NEIL KINNOCK

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Приложение I се заменя със следния текст:

“ПРИЛОЖЕНИЕ I

КОРАБИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ЗА ПРИОРИТЕТНО ИНСПЕКТИРАНЕ

(така както е посочено в член 5, параграф 2)

1. Първостепенни фактори

Независимо от стойността на целевия фактор, следните кораби трябва да се вземат предвид като първостепенен приоритет за инспектиране.

1. Кораби, за които лоцманите или пристанищните власти са докладвали, че имат недостатъци, които могат да са в ущърб на безопасното им плаване (съгласно Директива 93/75/ЕИО и член 13 от настоящата директива).

2. Кораби, които не спазват задълженията, установени с Директива 93/75/ЕИО.

3. Кораби, които са били предмет на доклад или уведомяване от страна на друга държава-членка.

4. Кораби, които са били предмет на доклад или жалба от страна на капитана, член на екипажа или някое лице, или организация, които имат законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията за живот и работа на борда на корабите или предотвратяването на замърсяването и, освен ако засегнатата държава-членка не реши, че докладът или жалбата са очевидно неоснователни; самоличността не лицето, подало доклада или жалбата, не трябва да се разкрива пред капитана или собственика на съответния кораб.

5. Кораби, които са:

- засегнати от сблъсък или засядане по своя път към пристанището,

- обвинени във вероятно нарушение на разпоредбите за разтоварване на вредни субстанции или отпадъчни течности,

- маневрирали по погрешен начин или по начин, който не е безопасен, при което не са били изпълнени мерките за маршрутизация, приети от ИМО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване, или

- са били експлоатирани по такъв начин, че са представлявали опасност за хората, за имуществото или за околната среда.

6. Кораби, които са били временно лишени от своя клас по причини, свързани с безопасността, в течение на предходните шест месеца.

II. Общ целеви фактор

Следните кораби трябва да се вземат предвид като приоритетни за инспекция.

Стойност на
целевия фактор

1. Кораби, които посещават пристанище на държава-членка за първи път или след отсъствие от 12 месеца или повече. Когато прилагат тези критерии, държавите-членки трябва да вземат предвид и онези инспекции, които са проведени от членове на MOU. Ако за целта липсват съответните данни, държавите-членки трябва да разчитат на наличните данни от Sirenas и да инспектират онези кораби, които не са регистрирани в Sirenas, след като тази база данни е влязла в сила на 1 януари 1993 г. +20
2. Кораби, които не са били инспектирани от никоя държава-членки в рамките на предходните шест месеца. +10
3. Кораби, чиито законови сертификати за конструкцията и оборудването на кораба, издадени в съответствие с конвенциите, както и сертификатите за класифициране, са издадени от организация, която не е призната съгласно условията на Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общите норми и стандарти за инспектиране на кораби и правоспособните организации за извършване на инспекции и за съответните дейности на морските администрации ⁽¹⁾. + 5
4. Кораби, които плават под флага на държава, включена в тригодишната таблица за подвижна средна стойност, за задържания и закъснения над средната стойност, публикувани в годишния доклад на MOU:
 - 0 – 3 % над средната стойност + 3
 - 3,1 – 6 % над средната стойност + 4
 - повече от 6 % над средната стойност + 5
5. Кораби, които са получили разрешение да напуснат пристанището на държава-членка при определени условия:
 - а) за всеки недостатък, който трябва да се поправи преди заминаването + 1
 - б) за всеки недостатък, който трябва да се поправи на следващото пристанище + 1
 - в) за всеки два недостатъка, които трябва да се поправят в срок от 14 дни + 1
 - г) за всеки два недостатъка, за които са определени други условия + 1

¹ ОВ L 139, 12.12.1994 г., стр.20.

д) ако е било предприето действие и са поправени всички недостатъци	-2
6. Кораби, за които има регистрирани недостатъци по време на предишна инспекция, съгласно броя на недостатъците:	
- 0	-15
- 1 – 5	0
- 6 – 10	+ 5
- 11 – 20	+10
- повече от 20 недостатъка	+15
7. Кораби, които са били задържани в предишно пристанище	+15
8. Кораби, които плават под флага на страна, която не е ратифицирала съответните международни конвенции, споменати в член 2 от настоящата директива.	+ 1
9. Кораби, които плават под флага на страна, която има коефициент на недостатъци над средната стойност	+ 1
10. Кораби, които имат недостатък спрямо класа си над средната стойност	+ 1
11. Кораби, които попадат под категория, за която има решение за разширена инспекция (съгласно член 7 на настоящата директива).	+ 5
12. Други кораби:	
- на възраст между 13 и 20 години	+ 1
- на възраст между 21 и 24 години	+ 2
- на възраст над 25 години	+ 3

Целевият фактор е цифровата стойност, определена за конкретен кораб, в съответствие с разпоредбите на настоящото приложение и тя се посочва в информационната система Sirenas.

Когато се определя подреждането на приоритета за по-горе изброените кораби, компетентният орган трябва да вземе под внимание подреждането, посочено от общия целеви фактор. По-високият целеви фактор е показател за по-висок приоритет. Целевият фактор представлява сумата от приложимите стойности на целевия фактор, посочени по-горе. Точки 5, 6 и 7 се прилагат само за инспекции,

проведени през последните 12 месеца. Общият целеви фактор не трябва да е по-малък от сумата на точки 4, 8, 9, 10, 11 и 12.”

2. Приложение II се изменя, както следва:

1. Точка 13 се заменя със следния текст:

“13. Копие от документа за съответствие и сертификата за управление на безопасността, издадени в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (SOLAS, глава IX).”

2. След точка 14 се вмъква следният текст:

“15. Документ за съответствие със специалните изисквания за корабите, които превозват опасни товари.

16. Сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове и разрешение за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове.

17. Специален списък или корабен опис за опасните стоки, или подробен план за разпределението на товара на кораба.

18. Корабен дневник, който да отразява записите за тестовете и пробите, както и дневник със записи за инспектирането и поддръжката на животоспасяващите уреди и приспособления.

19. Сертификат за безопасност на корабите за специални цели.

20. Сертификат за безопасност на плаваща платформа за сондаж в открито море.

21. За танкерите за превоз на нефт, регистриране на показанията от системата за наблюдение и контрол върху разтоварването на нефта, при последното пътуване с баласт.

22. Списък на личния състав, план за контрол върху пожарите, а за пътническите кораби - план за борба с авариите.

23. Аварийен план при замърсяване с нефт на борда на кораба.

24. Папки с обзорни доклади (за кораби, които превозват насипни товари или за петролни танкери).

25. Доклади за предишните инспекции на държавния пристанищен контрол.

26. За пътнически ро-ро кораби, информация за максималното съотношение А/А.

27. Документ за разрешение за превоз на зърно.

28. Ръководство за осигуряване безопасността на товара.”

3. Приложение III се заменя със следния текст:

“ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРИМЕРИ ЗА “ЯСНИ ОСНОВАНИЯ” ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПО-ПОДРОБНА ИНСПЕКЦИЯ

(така както е посочено в член 6, параграф 3)

1. Корабите, определени в приложение I, част I и част II, параграфи II-3, II-4, II-5б, II-5в, II-8 и II-11.
2. Регистърът за течните горива не е воден правилно.
3. По време на проверката на сертификатите и на другата документация (виж член 6, параграф 1, буква а) и параграф 2) са били открити неточности.
4. Индикации за това, че членовете на екипажа не отговарят на изискванията на член 8 от Директива 94/58/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно минималното ниво на обучение на мореплавателите ⁽²⁾.
5. Доказателство за това, че товарът или други операции не се извършват безопасно, или в съгласие с инструкциите на ИМО, например съдържанието на кислород в основното хранване с инертен газ на товарните контейнери е над предписаното минимално ниво.
6. Ако капитанът на петролен танкер не е регистрирал показанията от системата за наблюдение и контрол на разтоварването при последното пътуване с баласт.
7. Липса на актуализиран списък на личния състав, или ако членовете на екипажа не знаят какви са техните задължения в случай на пожар, или при заповед за напускане на кораба.
8. Издаване на фалшиви сигнали за бедствие, които не са последвани от надлежни процедури за отмяна.
9. Липса на основно оборудване или договорености, каквито се изискват от конвенциите.
10. Изключително нехигиенични условия на борда на кораба.
11. Доказателство от общото впечатление и наблюденията на инспектора за това, че е налице сериозно влошаване или недостатъци в корпуса или структурата, които могат да изложат на риск структурната цялост на кораба, както и цялостната му водонепропускливост и устойчивостта му на атмосферни влияния.
12. Информация или доказателство за това, че капитанът или екипажът не са запознати със съществени операции на борда на кораба, свързани с неговата безопасност или с предотвратяване на замърсяването, или че тези операции не се изпълняват.”

4. Приложение IV се заменя със следния текст:

² ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр.28.

“ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(така както е посочено в член 6, параграф 4)

1. Принципи за безопасно комплектоване с личен състав (Резолюция А.481 (XII) на ИМО и приложенията, които отразяват съдържанието на документа за минималните изисквания относно безопасното комплектоване с личен състав (Приложение 1) и инструкциите за прилагане на принципите на безопасно комплектоване с личен състав (Приложение 2).

2. Разпоредбите на Международния морски кодекс за опасните стоки.

3. Публикацията на Международната организация на труда (МОТ) “Инспектиране на условията на труд на борда на кораба: Инструкции за процедурите”.

4. Приложение I, “Процедури на държавния пристанищен контрол” към Меморандума за разбирателство от Париж (MOU).”

5. Приложение VI се изменя, както следва:

1. В уводната част се добавя следният параграф:

“Ако основанието за задържане е в резултат на случайна вреда, претърпяна при пътуването на кораба към някое пристанище, не трябва да се издава заповед за задържане при условие, че:

1. е обърнато надлежно внимание на изискванията, които се съдържат в Регламент I/11, в) от Конвенцията SOLAS 74 относно уведомяването на държавната администрация, под чийто флаг плава корабът, на определения инспектор или на правоспособната организация, която отговаря за издаването на съответния сертификат;

2. преди влизането в пристанището капитанът или собственикът на кораба е предал на органа за държавен пристанищен контрол подробна информация за обстоятелствата на инцидента и за претърпяната вреда, както и информация относно изискваното уведомяване на администрацията на флага, под който плава корабът;

3. корабът е взел подходящи коригиращи мерки, които удовлетворяват съответния административен орган;

и

4. органът е гарантирал, след като е бил уведомен за осъществяване на коригиращите мерки, че недостатъците, които представляват недвусмислен риск за безопасността, здравето или околната среда, са поправени.

2. В точка 3 се добавя следният текст:

“Все пак, недостатъците, които попадат в сферата на STCW 78, които водят до задържане на кораба и са изброени под точка 3.8 по-долу, са единствените основания за задържане съгласно тази конвенция.”

3. В точка 3.2 се добавя следният текст:

“13. Сериозен недостатък в изискванията за експлоатация, така както са описани в раздел 5.5 на приложение I към Меморандума за разбирателство от Париж.

14. Броят, съставът или сертифицирането на екипажа не съответстват на документа за безопасно комплектоване с личен състав.”

4. Точка 3.8 се заменя със следния текст:

“1. Ако мореплаватели не притежават сертификат, не притежават подходящ сертификат, не притежават валидно разрешение или не могат да дадат документно доказателство за това, че са представили молба за утвърждаване от администрацията на флага, под който плава корабът.

2. Ако не са спазени съответните условия за безопасно комплектоване с личен състав на администрацията на флага, под който плава корабът.

3. Ако договореностите за организиране на вахтите за наблюдение на корабоплаването или техниката не съответстват на изискванията, определени за този кораб от администрацията на флага, под който плава корабът.

4. При липса на вахта, изпълнявана от лице със съответната квалификация за работа с оборудването, което е от съществено значение за безопасното корабоплаване, за безопасни радио-комуникации или за предотвратяване на замърсяването на морето.

5. Ако не се даде доказателство за професионална опитност за изпълнение на възложените задължения на мореплавателите във връзка с безопасността на кораба и предотвратяването на замърсяването.

6. Неспособност да се осигури първа вахта при започване на пътуването, както и последващи лица за смяна на вахтата, които да са достатъчно отпочинали и готови във всяко едно отношение за изпълнение на задълженията.”