

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 16 czerwca 2009 r.

w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 4398)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/491/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 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⁽¹⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jeśli państwo członkowskie postanawia w odniesieniu do statków pływających pod banderą tego państwa upoważnić pewne organizacje do przeprowadzania całości lub części inspekcji i przeglądów dotyczących świadectw wystawianych na mocy stosownych konwencji międzynarodowych oraz, w stosownych sytuacjach, do wystawiania i przedłużania ważności takich świadectw, lub też jeśli państwo takie postanawia przekazać przeprowadzanie takich inspekcji i przeglądów organizacjom, może ono powierzyć wymienione wyżej zadania jedynie organizacjom uznanym na podstawie art. 4 dyrektywy 94/57/WE.
- (2) Ważnym wskaźnikiem skuteczności uznanej organizacji są jej dobre wyniki w zakresie zapewniania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, określane na podstawie informacji o wszystkich statkach klasyfikowanych przez daną organizację, niezależnie od bandery, pod jaką statki te pływają.

- (3) Skuteczność uznanych organizacji w zakresie zapewniania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom musi być określana na podstawie danych uzyskiwanych w ramach paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu lub podobnych systemów. Innym wskaźnikiem mogą być dane uzyskane z analizy wypadków z udziałem statków sklasyfikowanych przez te uznane organizacje.
- (4) Ponieważ obszar działania uznanych organizacji obejmuje cały świat, ich wyniki należy określać na podstawie danych z dostatecznie szerokiego obszaru geograficznego.
- (5) Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych (United States Coast Guard) oraz struktury tokijskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu publikują okresowo dane na temat kontroli państwa portu podobne do danych publikowanych w ramach paryskiego protokołu ustaleń. Dane te należy uznać za porównywalnie wiarygodne źródło, jeśli chodzi o ciągłość i dokładność danych wykorzystywanych przy dokonywaniu oceny skuteczności uznanych organizacji w zakresie zapewniania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- (6) Dane publikowane przez struktury paryskiego protokołu ustaleń, tokijskiego protokołu ustaleń oraz Straż Przybrzeżną Stanów Zjednoczonych podlegają mechanizmom odwoławczym zapewniającym uznanym organizacjom, których to dotyczy, możliwość zakwestionowania danych. Dane te należy zatem uznać za wystarczająco wiarygodne źródło i wykorzystywać je przy ustalaniu kryteriów oceny skuteczności uznanych organizacji w zakresie zapewniania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.

- (7) Analiza informacji o zatrzymaniach statków powinna szczegółowo uwzględniać zatrzymania dające się powiązać z daną uznaną organizacją, o ile takie dane są dostępne. Powinna być również przeprowadzana w sposób ograniczający ryzyko zniekształcenia wyników statystycznych przez małe grupy statków lub grupy związane z konkretną banderą, jak to może mieć miejsce w przypadku flot klasyfikowanych przez pewne organizacje posiadające ograniczone uznanie.
- (8) Źródła danych muszą być przejrzyste, bezstronne i zdolne do dostarczania wystarczająco wiarygodnych, wyczerpujących i ciągłych danych. Z tego powodu w przypadku braku wystarczająco kompletnych źródeł publicznych można pozyskiwać i uwzględniać dane o wypadkach morskich z komercyjnych źródeł danych, pod warunkiem uzyskania odpowiedniej pewności, że spełnione są wymienione wyżej kryteria.
- (9) Przy ocenie wyników organizacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom uwzględnia się również sprawozdania sporządzane przez państwa członkowskie na podstawie art. 12 dyrektywy 94/57/WE.
- (10) Skuteczność uznanej organizacji w zakresie zapewniania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, w tym również inne wskaźniki takie jak informacje o wypadkach morskich, należy oceniać w sposób umożliwiający przyjęcie sprawiedliwych i współmiernych decyzji dotyczących strukturalnej zdolności danej organizacji do spełnienia najwyższych branżowych norm. Z tego powodu należy porównywać wyniki uzyskane w odpowiednio długim okresie czasu.
- (11) Dla zagwarantowania użyteczności i sprawiedliwego działania systemu oceny konieczne jest zapewnienie uznanym organizacjom odpowiedniej ilości czasu na uwzględnienie tego systemu w decyzjach dotyczących zarządzania nimi, a tym samym umożliwienie Komisji dokonania oceny funkcjonowania systemu i wprowadzenia do niego korekt tam, gdzie jest to konieczne.
- (12) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Dla celów niniejszej decyzji:

- 1) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z art. 4 dyrektywy 94/57/WE;

- 2) „paryski protokół ustaleń” oznacza Protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. w brzmieniu obowiązującym w dniu przyjęcia niniejszej decyzji;
- 3) „tokijski protokół ustaleń” oznacza Protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu w regionie Azji i Pacyfiku podpisany w Tokio dnia 1 grudnia 1993 r. w brzmieniu obowiązującym w dniu przyjęcia niniejszej decyzji;
- 4) „zatrzymanie dające się powiązać z uznaną organizacją” oznacza, że uznana organizacja danego statku, która przeprowadziła stosowny przegląd lub wydała świadectwo, ponosi część odpowiedzialności za braki, które samodzielnie lub w połączeniu z innymi czynnikami doprowadziły do zatrzymania, zgodnie ze stosownymi instrukcjami obowiązującymi w ramach danego systemu kontroli państwa portu;
- 5) „wypadek morski” oznacza wypadek morski zgodnie z definicją zawartą w rezolucji IMO A.849(20).

Artykuł 2

Kryteria stosowane przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, określa załącznik I.

Artykuł 3

1. Przy ustalaniu, czy organizacja działająca w imieniu państwa bandery ma zostać uznana za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, Komisja może oprócz kryteriów określonych w załączniku I wziąć pod uwagę znane sobie przypadki, w których:

- a) w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym udowodniono, że przyczyną wypadku morskiego z udziałem statku sklasyfikowanego przez uznaną organizację było celowe działanie, zaniechanie lub rażące niedbalstwo tej organizacji, jej organów, pracowników, przedstawicieli lub innych osób działających w jej imieniu; oraz
- b) na podstawie informacji dostępnych Komisji można uznać, że takie celowe działanie, zaniechanie lub rażące niedbalstwo wynikało z braków dotyczących struktury lub procedur tej organizacji lub też wewnętrznej kontroli w niej.

2. Komisja bierze pod uwagę powagę sprawy i podejmuje starania w celu ustalenia, czy problem wystąpił ponownie lub czy miały miejsce inne okoliczności wskazujące, że dana organizacja nie naprawiła braków, o których mowa w ust. 1, i nie poprawiła swojej skuteczności.

Artykuł 4

1. Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji Komisja dokonuje oceny kryteriów zawartych w załączniku I.
2. W stosownych przypadkach Komisja wprowadza zmiany do załącznika I zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 94/57/WE, w celu:
 - a) skorygowania przedmiotowych kryteriów w sposób zapewniający ich użyteczność i rzetelność;
 - b) określenia progów, po przekroczeniu których stosuje się środki przewidziane w art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 2 przywoływanej dyrektywy.

Artykuł 5

Przy przekazywaniu Komisji i pozostałym państwom członkowskim sprawozdań zgodnie z art. 12 dyrektywy 94/57/WE państwa członkowskie korzystają z ujednoliconego formularza zawartego w załączniku II.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 czerwca 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. KONTROLE PRZEPROWADZANE PRZEZ PAŃSTWO PORTU

1.1. Liczba zatrzymań dających się powiązać z uznaną organizacją w stosunku do łącznej liczby inspekcji w okresie 3 lat

wynosząca

$$U_l = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

$$U_h = N \cdot p - 0,5 - z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

gdzie

n = liczba zatrzymań dających się powiązać z uznaną organizacją

U_l = próg między niską a średnią skutecznością

U_h = próg między średnią a wysoką skutecznością

N = łączna liczba inspekcji (minimalnie = 60)

p = stały punkt odniesienia = 0,02

z = współczynnik istotności statystycznej = 1,645

1.1.1. Paryski protokół ustaleń

$n > U_l$ 6 punktów

$U_l \geq n \geq U_h$ 3 punkty

$U_h > n$ 0 punktów

1.1.2. Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych ⁽¹⁾

$n > U_l$ 6 punktów

$U_l \geq n \geq U_h$ 3 punkty

$U_h > n$ 0 punktów

1.1.3. Tokijski protokół ustaleń

$n > U_l$ 6 punktów

$U_l \geq n \geq U_h$ 3 punktów

$U_h > n$ 0 punktów

Jeśli $U_h < 0$, wtedy przyjmuje się, że $U_h = 0$.

Jeśli $n = 0$, wtedy przyznaje się 0 punktów, niezależnie od wartości U_h .

1.2. Procent zatrzymań dających się powiązać z uznaną organizacją w stosunku do łącznej liczby inspekcji

1.2.1. Paryski protokół ustaleń

Rocznie – w porównaniu do 3 poprzednich lat

wzrost 1 punkt

bez zmian 0 punktów

spadek – 1 punkt

⁽¹⁾ W przypadku korzystania z danych Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych można uwzględnić łączną liczbę zawinięć do portu różnych statków zamiast łącznej liczby inspekcji, jeśli dane o tej ostatniej nie są dostępne.

1.2.2. *Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych* ⁽¹⁾

Rocznie – w porównaniu do 3 poprzednich lat

wzrost	1 punkt
bez zmian	0 punktów
spadek	– 1 punkt

1.2.3. *Tokijski protokół ustaleń*

Rocznie – w porównaniu do 3 poprzednich lat

wzrost	1 punkt
bez zmian	0 punktów
spadek	– 1 punkt

Jeśli uznana organizacja wykazuje 0 % zatrzymań przez dwa kolejne okresy, uznaje się to za wynik pozytywny i przyznaje się taką samą liczbę punktów, jak w przypadku spadku odsetka zatrzymań.

1.3. **Liczba zatrzymań w stosunku do łącznej liczby inspekcji w okresie 3 lat**

wynosząca

$$U_1 = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

gdzie

n = liczba zatrzymań

 U_1 = próg niskiej skuteczności

N = łączna liczba inspekcji (minimalnie = 60)

p = stały punkt odniesienia = 0,05

z = współczynnik istotności statystycznej = 1,645

1.3.1. *Paryski protokół ustaleń*

$n > U_1$	1 punkt
$U_1 \geq n$	0 punktów

1.3.2. *Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych* ⁽¹⁾

$n > U_1$	1 punkt
$U_1 \geq n$	0 punktów

1.3.3. *Tokijski protokół ustaleń*

$n > U_1$	1 punkt
$U_1 \geq n$	0 punktów

1.4. **Dwa zatrzymania tego samego statku dające się powiązać z uznaną organizacją w ciągu ostatnich 12 miesięcy (rocznie; na podstawie danych paryskiego protokołu ustaleń, tokijskiego protokołu ustaleń i Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych)**

Liczba przypadków	punkty
1 lub 2	1 na statek
3 do 5	2 na statek
> 5	3 na statek

- 1.5. Dwa zatrzymania tego samego statku dające się powiązać z uznaną organizacją w ciągu ostatnich 24 miesięcy (rocznie, za ostatnie 24 miesiące; na podstawie danych paryskiego protokołu ustaleń, tokijskiego protokołu ustaleń i Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych)

1 punkt za każdy statek. Nie uwzględnia się przypadków ujętych już na podstawie pkt 1.4.

- 1.6. Trzy lub więcej zatrzymań tego samego statku dających się powiązać z uznaną organizacją w ciągu ostatnich 24 miesięcy (rocznie, za ostatnie 24 miesiące; na podstawie danych paryskiego protokołu ustaleń, tokijskiego protokołu ustaleń i Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych)

3 punkty za każdy statek – punkty dodaje się do przypisanych już na podstawie pkt 1.4 lub 1.5.

- 1.7. Różnica w skuteczności w odniesieniu do bander z białej i czarnej listy (zatrzymania dające się powiązać z uznaną organizacją – odsetek na podstawie paryskiego protokołu ustaleń)

Różnica w punktach procentowych

> 2 + 3 punkty

1 – 2 + 2 punkty

0,5 – 1 + 1 punkt

< 0,5 – 1 punkt

Jeśli brak wystarczających danych do wyliczenia różnicy w skuteczności uznanej organizacji, przyznaje się 0 punktów.

2. **SPRAWOZDANIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH**

1 punkt za każdy zgłoszony przypadek, maksymalnie 3 punkty.

ZAŁĄCZNIK II

SPRAWOZDANIE

sporządzone na podstawie art. 12 dyrektywy Rady 94/57/WE

„Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, państwa członkowskie zgłaszają Komisji i innym państwom członkowskim, i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, o wykryciu wydania ważnego świadectwa przez organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważne świadectwo klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym świadectwem. **Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego lub gdzie widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu.** Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o przypadku w momencie inspekcji początkowej, tak aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działanie w tej sprawie.”

Przy ustalaniu, które przypadki niewykrycia przez uznaną organizację (UO) poważnych defektów w stanie badanych przez nią statków powinny zostać zgłoszone Komisji, państwom członkowskim i innym państwom bandery, których to dotyczy, stosuje się następujące kryteria:

- 1) czy niewykrycie dotyczy regulaminowych przeglądów przeprowadzanych przez uznaną organizację i w sposób oczywisty wynika z rażącego niedbalstwa, lekkomyślności lub zaniechania ze strony uznanej organizacji;
- 2) czy defekty, co do których uznana organizacja nie podjęła odpowiednich działań, dotyczą elementów konstrukcyjnych kadłuba, urządzeń maszynowych lub sprzętu ratunkowego i czy są dość poważne, by skutkować:
 - a) zawieszeniem, cofnięciem lub warunkowym zatwierdzeniem świadectwa bezpieczeństwa przez państwo bandery; lub
 - b) wydaniem przez państwo przyjmujące lub państwo portu zakazu użytkowania zgodnie z dyrektywą Rady 1999/35/WE ⁽¹⁾ lub nakazu zatrzymania zgodnie z dyrektywą Rady 95/21/WE ⁽²⁾, w przypadku gdy nie jest możliwe usunięcie defektów w ciągu 5 dni.

W sprawozdaniu należy opisać przypadek, podając szczegółowe powody, dla których uznano, że powyższe kryteria są spełnione.

W stosownych przypadkach należy również załączyć następującą dokumentację:

- 1) kopie świadectw bezpieczeństwa;
- 2) dokumenty dotyczące regulaminowych czynności wykonanych przez uznaną organizację przed wykryciem defektów;
- 3) materiały dokumentujące działania podjęte przez państwo bandery, państwo portu lub państwo przyjmujące;
- 4) kopia sprawozdania z przeglądu klasy sporządzonego w wyniku badania statku przez towarzystwo klasyfikacyjne po wykryciu defektów;
- 5) cyfrowe zdjęcia obszarów objętych defektem.

Sprawozdanie składa się w określonym poniżej formacie.

Sprawozdanie należy przesłać do Komisji Europejskiej, Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) i do państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1.

SPRAWOZDANIE

składane przez (organ składający sprawozdanie)

I. Informacje ogólne	
Nazwa statku	
Numer IMO	
Uznana organizacja	
Rodzaj inspekcji	
Port inspekcji	
Data inspekcji	
Działania podjęte w następstwie inspekcji	
Czas trwania zatrzymania	
Czas obowiązywania zakazu użytkowania	

II. Szczegółowy raport z inspekcji lub sprawozdanie z kontroli przeprowadzonej przez państwo portu

III. Uwagi na temat postępowania uznanej organizacji

IV. Działania podjęte przez państwo przeprowadzające kontrolę, państwo bandery i uznaną organizację

V. Załączona dokumentacja