II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 16 юни 2009 година

относно критериите, които следва да се спазват при определяне дали работата на дадена организация, действаща от името на държава на флага, може да се приеме за неприемлива заплаха за безопасността и за околната среда

(нотифицирано под номер C(2009) 4398)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/491/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации [1], и по-специално член 9, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

(1) Когато държава-членка решава относно корабите, плаващи под нейния флаг, да оправомощи организации да предприемат изцяло или частично инспекции и прегледи, свързани със сертификати, съобразно съответните международни конвенции и, където е подходящо, да издават и подновяват съответните сертификати, или да разчита на организации да провеждат изцяло или частично гореспоменатите инспекции и прегледи, тя следва да повери тези задължения само на организации, признати в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО.

(2) Постигането на добри резултати по осигуряване на безопасността и предотвратяване на замърсяването от страна на дадена призната организация – измервани по отношение на всички класифицирани от дадена организация кораби, независимо от флага, който носят – е важен показател за работата на такава организация.

(3) Документираните резултати от работата на признатите организации на безопасността и предотвратяване на замърсяването се получават от данните, предоставени от Парижкия меморандум за разбирателство за държавен пристанищен контрол и/или от подобни схеми. Други показатели могат да бъдат получени от анализи на произшествия с участия на кораби, класифицирани от признатите организации.

(4) Тъй като признати организации действат по целия свят, уместно е документираните резултати от тяхната работа да се базират на достатъчно обширна географска зона.

(5) Бреговата охрана на Съединените щати, както и Токийският меморандум за разбирателство за Държавен пристанищен контрол периодично публикуват данни на базата на държавния пристанищен контрол подобно на Парижкия меморандум за разбирателство. По отношение на непрекъснатостта и точността на данните те следва да се считат за сравнително надеждни източници, от които да се получава оценка на работата на признатите организации по безопасността и предотвратяване на замърсяването.

(6) Данните, публикувани от Парижкия меморандум за разбирателство, Токийския меморандум за разбирателство и Бреговата охрана на Съединените щати, подлежат на механизми за предварително обжалване, които позволяват на съответните признати организации да ги оспорват. Следователно тези данни следва да се считат за достатъчно надеждни източници и да се използват за установяването на критерии за оценяване на работата на признатите организации по безопасността и предотвратяване на замърсяването.

[1] ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.

(7) Анализът на документацията относно спирането на кораби, където такава информация е налице, следва да обръща специално внимание на спиранията, свързани с признати организации. В допълнение към това той следва да е замислен по такъв начин, че да намали риска малки популации и/или популации, плаващи под определен флаг да доведат до статистически нарушения, какъвто може да е случаят на флотилии, класифицирани от определени ограничено признати организации.

(8) Източниците на данни следва да бъдат прозрачни, безпристрастни и способни да осигурят достатъчно достоверни, изчерпателни и непрекъснати данни. Следователно в отсъствието на достатъчно пълни публични източници, данни относно произшествията на море могат да се получават от търговски източници на данни и да се вземат предвид, при условие че е получено уверение, че те отговарят на гореспоменатите критерии.

(9) Доклади, изготвени от държавите-членки на основание член 12 от Директива 94/57/ЕО, също следва да се вземат предвид при оценката на документираните резултати от работата по безопасност и предотвратяване на замърсяването.

(10) Документираните резултати от работата на признатите организации по безопасността и предотвратяване на замърсяването, включително и други показатели като произшествията на море, следва да се оценяват с оглед на възможността да се приемат справедливи и пропорционални решения, основани на структурния капацитет на организацията да отговори на най-високите професионални стандарти. Следователно е необходимо тези документирани резултати да се сравняват в рамките на разумен период от време.

(11) С цел да се осигури полезността и справедливостта на системата за оценка е необходимо да се предвиди разумен период от време, през който признатите организации да я вземат предвид в управленските си решения, и същевременно да се даде възможност на Комисията да оцени функционирането ѝ, и да направи необходимите промени, където е уместно.

(12) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби,

ПРИЕ СЛЕДНОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

За целите на настоящото решение:

1. „призната организация“ означава организация, призната в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО на Съвета;

2. „Парижки меморандум за разбирателство“ (по-долу „ПМР“) означава Меморандум за разбирателство за Държавен пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., във вида му към датата на приемане на настоящото решение;

3. „Токийски меморандум за разбирателство“ (по-долу „ТМР“) означава Меморандум за разбирателство за Държавен пристанищен контрол в азиатско-тихоокеанската зона, подписан в Токио на 1 декември 1993 г., във вида му към датата на приемане на настоящото решение;

4. „спиране, свързано с призната организация“ означава, че признатата организация за даден кораб, която е провела съответния преглед или е издала сертификат, е отговорна по отношение на нередностите, които, самостоятелно или в комбинация, са довели до спиране, както е определено в приложимите инструкции на съответния Държавен пристанищен контрол;

5. „произшествие на море“ означава произшествие на море, както е определено в Резолюция A. 849(20) на ИМО;

Член 2

Критериите, които следва да се спазват при определяне дали работата на дадена организация, действаща от името на държава на флага, може да се приеме за неприемлива заплаха за безопасността и за околната среда, са посочени в приложение I.

Член 3

1. При определяне дали работата на дадена организация, действаща от името на държава на флага, може да се приеме за неприемлива заплаха за безопасността и за околната среда, Комисията може, в допълнение към критериите, показани в приложение I, да вземе предвид и известните ѝ случаи, при които:

а) е доказано в съд или в арбитражна процедура, че произшествие на море с участието на кораб от класификацията на дадена призната организация е причинено от умишлено действие или пропуск или груба небрежност на тази призната организация, нейните органи, служители, агенти или други, които действат от нейно име, и

б) въз основа на информацията, с която Комисията разполага, може да се приеме, че такова умишлено действие, пропуск или груба небрежност се дължи на недостатъци в структурата, процедурите и/или вътрешния контрол на организацията.

2. Комисията взема предвид сериозността на случая и се стреми да определи дали повторни произшествия или други обстоятелства разкриват неспособността на организацията да отстрани недостатъците, споменати в параграф 1, и да подобри своята работа.

Член 4

1. Три години след влизане в сила на настоящото решение Комисията оценява критериите, показани в приложение I.

2. Където е уместно, в съответствие с процедурата, спомената в член 7, параграф 2 от Директива 94/57/ЕО, тя изменя приложение I с цел да:

а) адаптира споменатите критерии, за да гарантира тяхната полезност и справедливост,

б) определи праговете, задействащи прилагането на мерките, предвидени в член 9, параграф 1 и в член 10, параграф 2 на гореспоменатата директива.

Член 5

При представянето на доклади до Комисията и до другите държави-членки в съответствие с член 12 от Директива 94/57/ЕО, държавите-членки използват хармонизирания формуляр, показан в приложение II.

Член 6

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 16 юни 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. **ДЪРЖАВЕН ПРИСТАНИЩЕН КОНТРОЛ**

1.1. **Брой на спиранията, свързани с призната организация, спрямо общия брой на инспекциите за период от 3 години**

който е

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

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

където:

n = брой на спиранията, свързани с призната организация

U_l = $_{п}$раг за слаба до средно добра работа

U_h = $_{п}$раг за средно добра до отлична работа

N = общ брой на инспекциите (минимален брой = 60)

p = фиксиран коефициент = 0,02

z = фактор статистическо значение = 1,645

1.1.1. *Парижки МР*

$n > U_l$	6 точки
$U_l \geq n \geq U_h$	3 точка
$U_h > n$	0 точки

1.1.2. *Брегова охрана на Съединените щати* [1]

$n > U_l$	6 точки
$U_l \geq n \geq U_h$	3 точка
$U_h > n$	0 точки

1.1.3. *Токийски МР*

$n > U_l$	6 точки
$U_l \geq n \geq U_h$	3 точка
$U_h > n$	0 точки

При $U_h < 0$, се приема, че $U_h = 0$

При n = 0, тогава се дават 0 точки независимо от стойността на U_h.

1.2. **Процент на спиранията, свързани с призната организация, спрямо общия брой на инспекциите**

1.2.1. *Парижки МР*

Годишен – сравнен с предходните 3 години

увеличение	1 точка
без промяна	0 точка
намаление	– 1 точка

[1] При разглеждането на данни на Бреговата охрана на Съединените щати може да се разгледа общият брой отделни пристигания на съдове вместо общия брой на инспекциите, в случай че не са налице данни за второто.

1.2.2. *Брегова охрана на Съединените щати* ([1])

Годишен — сравнен с предходните 3 години

увеличение	1 точка
без промяна	0 точки
намаление	– 1 точка

1.2.3. *Токийски МР*

Годишен — сравнен с предходните 3 години

увеличение	1 точка
без промяна	0 точки
намаление	– 1 точка

Когато призната организация покаже величина от 0 % на спиранията за два последователни периода, това ще се счита за положителна работа и ще бъдат дадени същия брой точки като за намаление на величината.

1.3. **Брой на спиранията спрямо общия брой на инспекциите за период от 3 години.**

който е

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

където:

n = брой на спиранията

U_l = праг за слаба работа

N = общ брой на инспекциите (минимален брой = 60)

p = фиксиран коефициент = 0,05

z = фактор статистическо значение = 1,645

1.3.1. *Парижки МР*

$n > U_l$	1 точка
$U_l \geq n$	0 точки

1.3.2. *Брегова охрана на Съединените щати* ([1])

$n > U_l$	1 точка
$U_l \geq n$	0 точки

1.3.3. *Токийски МР*

$n > U_l$	1 точка
$U_l \geq n$	0 точки

1.4. **Две спирания, свързани с призната организация, на един и същ кораб за последните 12 месеца (годишно, според Парижки МР, Брегова охрана на Съединените щати и Токийски МР)**

Брой случаи	точки
1 или 2	1 за кораб
3 до 5	2 за кораб
> 5	3 за кораб

1.5. **Две спирания, свързани с призната организация, на един и същ кораб за последните 24 месеца (годишно, за последните 24 месеца; според Парижки МР, Брегова охрана на Съединените щати и Токийски МР)**

1 точка за всеки кораб. Изключват се случаите, вече взети предвид в 1.4.

1.6. **Три или повече спирания, свързани с призната организация, на един и същ кораб за последните 24 месеца (годишно, за последните 24 месеца; според Парижки МР, Брегова охрана на Съединените щати и Токийски МР)**

3 точки за всеки кораб — в допълнение към точките, дадени в 1.4 или 1.5.

1.7. **Разлика при работата за флагове от белия и черния списък (спирания, свързани с призната организация — величина според Парижки МР)**

Процентна разлика

> 2	+ 3 точка
1 – 2	+ 2 точки
0,5 – 1	+ 1 точка
< 0,5	– 1 точка

Когато няма достатъчно данни за изчисляването на разликата в работата за призната организация, тогава се присъждат 0 точки.

2. **ДОКЛАДИ ОТ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ**

1 точка за всеки докладван случай, максимум 3 точки.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОТЧИТАНЕ

в съответствие с член 12 от Директива 94/57/ЕО на Съвета

„При упражняване на правата и задълженията си във връзка с инспекциите, държавите-членки в качеството си на държави на съответното пристанище докладват на Комисията и на другите държави-членки и уведомяват съответната държава на флага за установените случаи на издаване на валидни сертификати от страна на организации, действащи от името на държавата на флага, за кораб, който не отговаря на съответните изисквания на международните конвенции, както и за всички дефекти на кораб, носещ валиден сертификат за клас и засягащ точки, за които важи този сертификат. **За целите на този член се докладва само в случаи, в които кораб представлява сериозна заплаха за безопасността и за околната среда или в който са налице доказателства за особено небрежно поведение на организациите**. Съответната призната организация следва да бъде уведомена по време на първоначалната инспекция за този случай така че незабавно да може да предприеме подходящи последващи действия.“

За целта на идентифициране на случаите, в които това, че призната организация (по-долу „ПО“) не е открила сериозни дефекти в състоянието на съдовете, подложени на преглед, следва да бъде докладвано на Комисията, на другите държави-членки и на съответната държава на флага, се прилагат следните критерии:

(1) пропускът е свързан с прегледите, установени със закон, извършвани от ПО, и очевидно се дължи на груба небрежност, безотговорност или пропуск от страна на ПО,

(2) дефектите, към които ПО не се е отнесла, както следва, са свързани с частите на корпуса и/или машините, и/или оборудването за безопасност и са достатъчно сериозни, за да доведат до:

а) временно прекратяване, оттегляне или условно потвърждение от страна на държавата на флага, или

б) спиране от експлоатация в съответствие с Директива 1999/35/ЕО на Съвета [1] или решение за спиране в съответствие с Директива 95/21/ЕО на Съвета [2], което се издава от приемащата държава или държавата на пристанището, когато недостатъците на могат да бъдат отстранени за по-малко от 5 дена.

Докладът следва да съдържа описание на случая, съдържащо подробно обяснение защо е счетено, че той отговаря на гореспоменатите критерии.

Където е приложимо, следва да се приложи следният доказателствен материал:

(1) копие на сертификатите за безопасност;

(2) документи, отнасящи се до нормативната работа на ПО, преди установяването на нередностите;

(3) доказателства за действията, предприети от държавата на флага, държавата на пристанището или приемащата държава;

(4) копие на доклада от прегледа за класификация на съда като резултат от посещението на съда след установяване на дефектите;

(5) дигитални снимки на дефектните участъци.

За докладване се използва приложеният формат.

Докладът се препраща до Европейската комисия, EMSA и всички държави-членки.

[1] ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.
[2] ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1.

ОТЧИТАНЕ

представен от (докладващ държавен орган)

I. Общи сведения	
Име на съда	
ММО номер	
Призната организация	
Вид на инспекцията	
Пристанище на инспекцията:	
Дата на инспекцията	
Последващи действия	
Продължителност на спирането	
Продължителност на спирането от експлоатация:	

II. Подробно описание на инспекцията и/или доклада от инспекцията на държавния пристанищен контрол.

III. Съображения относно поведението на признатата организация

IV. Последващо действие от страна на инспектиращата държава, държавата на флага и признатата организация

V. Предоставени документни доказателства: