31987R1382

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (EWG) NR 1382/87
z dnia 20 maja 1987 r.
ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące inspekcji statków rybackich

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2057/82 z dnia 29 czerwca 1982 r. ustanawiające pewne środki kontrolne w zakresie działalności połowowej statków Państw Członkowskich [1], ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 4027/86 [2], w szczególności jego art. 13,

a także mając na uwadze, co następuje:

artykuł 4 rozporządzenia (EWG) nr 2057/82 przewiduje przyjęcie szczegółowych zasad inspekcji statków rybackich;

istnieje konieczność zdefiniowania statków oraz zakresu działań wchodzących w zakres inspekcji;

statki inspekcyjne powinny być odpowiednio oznakowane;

powinny zostać określone obowiązki statku poddawanego inspekcji;

powinny zostać określone obowiązki państw nadbrzeżnych w odniesieniu do niektórych naruszeń;

koordynacja działań kontrolnych będzie ułatwiana przez sugestie poczynione przez Komisję;

zgodnie z art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 2057/82 Państwa Członkowskie mogą przedsięwziąć krajowe środki kontrolne wykraczające poza wymogi Wspólnoty, pod warunkiem że odpowiadają one prawu Wspólnoty i pozostają w zgodności ze wspólną polityką rybołówstwa;

środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Zasobów Połowowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Inspekcja przeprowadzana przez właściwe organy Państw Członkowskich jest prowadzona na morzu albo w porcie w odniesieniu do następujących statków:

— wyposażonych w sprzęt do prowadzenia działalności połowowej, bez względu na to, czy sprzęt jest zamocowany do statku na stałe, czy nie;

— przyjmujących na pokład ryby albo produkty rybołówstwa do przetwarzania, transportu lub składowania.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia określenie „ryby" oznacza wszystkie ryby, skorupiaki i mięczaki.

Artykuł 2

Każdy statek wykonujący zadania inspekcyjne podnosi albo umieszcza, tak aby był wyraźnie widoczny, proporzec lub znak pokazany w załączniku I.

Artykuł 3

1. Kapitan statku, który ma zostać poddany inspekcji, może zostać zobowiązany przez przedstawiciela właściwych organów Państwa Członkowskiego do zatrzymania, wykonania manewru albo dokonania innych działań w celu ułatwienia wejścia na pokład.

2. Przepisy załącznika II stosuje się do bezpiecznego i dogodnego dostępu do statków, których burta ma wysokość 1,5 metra lub więcej.

3. Kapitan statku poddanego inspekcji udostępnia, na wniosek, do celów kontroli system łączności statku oraz operatora do wysyłania lub odbierania wiadomości.

Artykuł 4

Gdy w Państwie Członkowskim zostało odkryte domniemane naruszenie prawa dotyczące statku innego Państwa Członkowskiego, Państwo Członkowskie, w którym doszło do naruszenia, powiadamia o tym fakcie właściwe organy państwa bandery, jak również o wszelkich administracyjnych lub prawnych działaniach podjętych w następstwie tego naruszenia.

Artykuł 5

Komisja może przedkładać Państwom Członkowskim sugestie w celu koordynacji ich działalności kontrolnych zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 2057/82.

Artykuł 6

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 października 1987 r.

[1] Dz.U. L 220 z 29.7.1982, str. 1.
[2] Dz.U. L 376 z 31.12.1986, str. 4.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 maja 1987 r.

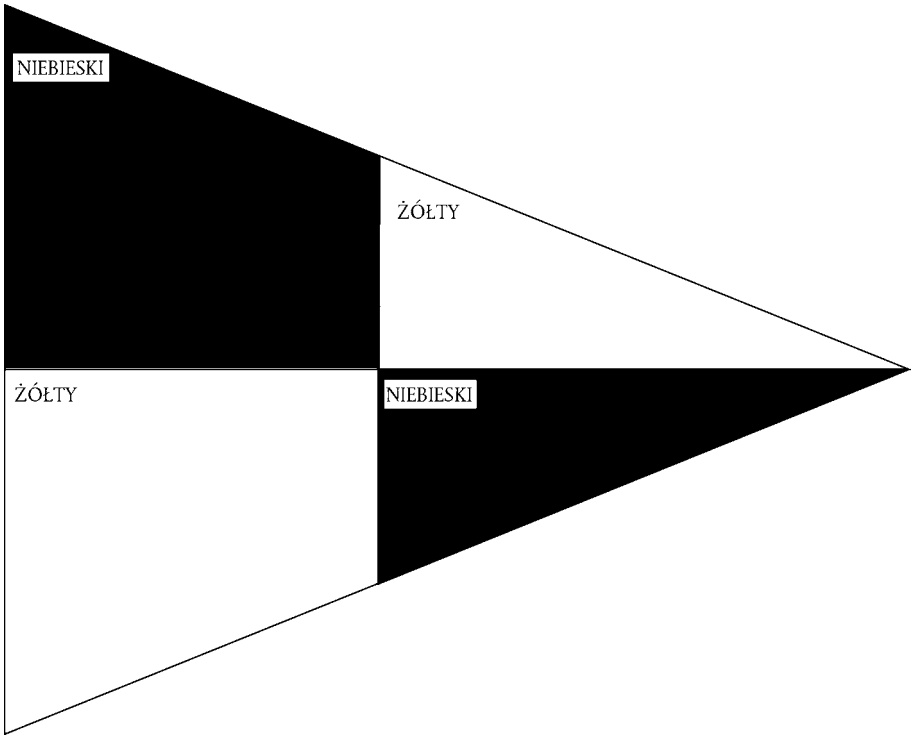
W imieniu Komisji

António CARDOSO E CUNHA

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

PROPOZEC LUB SYMBOL INSPEKCYJNY



ZAŁĄCZNIK II

KONSTRUKCJA I ZASTOSOWANIE DRABINEK WEJŚCIOWYCH

1. Na pokładzie powinna znajdować się drabinka wejściowa umożliwiająca inspektorom, w skuteczny sposób, bezpieczne wejście na pokład statku i zejście z niego na morzu. Drabinka wejściowa musi być utrzymywana w czystości i dobrym stanie.

2. Drabinka jest usytuowana i zabezpieczona tak, aby:

   a) nie była zanieczyszczona żadnymi ewentualnymi zrzutami ze statku;

   b) nie zaczepiały się o nią sznury rybackie i pozostawała tak blisko śródokręcia, jak to możliwe,

   c) każdy szczebel przylegał mocno do burty statku.

3. Szczeble drabinki wejściowej powinny:

   a) być wykonane z litego drewna albo z innego materiału o takich samych właściwościach, z jednolitych kawałków pozbawionych sęków. Cztery dolne szczeble mogą być wykonane z gumy o odpowiedniej wytrzymałości i sztywności lub z innego odpowiedniego materiału o podobnych właściwościach;

   b) posiadać skuteczną powierzchnię antypoślizgową;

   c) mieć długość nie mniejszą niż 480 milimetrów, szerokość nie mniejszą niż 115 milimetrów i grubość nie mniejszą niż 23 milimetry, nie licząc wykładziny antypoślizgowej ani żłobkowań;

   d) być od siebie równomiernie oddalone o nie mniej niż 300 milimetrów i nie więcej niż 380 milimetrów;

   e) być zabezpieczone w taki sposób, aby leżały poziomo na burcie.

4. — Drabinka wejściowa nie może mieć więcej niż dwa szczeble zamienne, zamocowane w sposób inny niż zastosowany w oryginalnej konstrukcji drabinki wejściowej; wszelkie szczeble w taki sposób zamocowane należy wymienić tak szybko, jak to tylko możliwe, na szczeble zamocowane w sposób zastosowany w oryginalnej konstrukcji.

   — Jeśli jakikolwiek zamienny szczebel jest zamocowany do bocznych lin drabinki wejściowej poprzez wyżłobienia na krawędzi szczebla, to wyżłobienia te powinny znajdować się na dłuższej krawędzi szczebla.

5. Boczne liny drabinki wejściowej powinny składać się z dwóch niepowlekanych lin manilowych albo równorzędnych lin o obwodzie nie mniejszym niż 60 milimetrów z każdej strony; każda z lin pozostaje niepokryta żadnym innym materiałem i ma być jednolita, bez żadnych łączeń pod najwyższym szczeblem; dwie główne liny, umocowane w sposób właściwy do statku i o obwodzie nie mniejszym niż 65 milimetrów oraz lina bezpieczeństwa znajdują się pod ręką, gotowe do użycia w razie potrzeby.

6. Listwy wykonane z litego drewna lub z innego materiału o takich samych właściwościach, z jednego kawałka, pozbawione sęków, o długości od 1,8 do 2 metrów mają być rozmieszczone w takich odległościach od siebie, aby zabezpieczyć drabinkę wejściową przed skręcaniem się. Najniżej umieszczona listwa ma się znajdować na poziomie piątego szczebla, licząc od dołu drabinki wejściowej, zaś odległości między poszczególnymi kolejnymi listwami nie mogą być większe niż dziewięć szczebli drabinki wejściowej.

7. Na szczycie drabinki wejściowej lub jakiejkolwiek innej drabinki albo urządzenia pozwalającego na wejście na pokład są przewidziane środki dla zapewnienia bezpieczeństwa i wygodnego przemieszczania się inspektorów wchodzących na statek lub z niego schodzących,

   Gdy droga na pokład prowadzi poprzez reling albo nadburcie, podstawiane są odpowiednie poręcze.

   Gdy przejście prowadzi drabiną poprzez nadburcie, to taka drabina musi być bezpiecznie zamocowana do nadburcia lub pokładu, a ponadto dwie podpory poręczy powinny być zamocowane w miejscu wchodzenia lub schodzenia ze statku, w odległości od siebie nie mniejszej niż 0,70 metra i nie większej niż 0,80 metra. Każda z podpór powinna być sztywno zamocowana do konstrukcji statku u podstawy albo przy podstawie, jak również w wyższym punkcie; powinna mieć średnicę nie mniejszą niż 40 milimetrów i wznosić się na wysokość nie mniejszą niż 1,20 metra ponad krawędź nadburcia.

8. W nocy należy zapewnić oświetlenie, tak aby odpowiednio oświetlić drabinkę wejściową za burtą oraz miejsce, w którym inspektor wchodzi na statek. Należy trzymać w gotowości do użycia koło ratunkowe, wyposażone w zapalającą się automatycznie lampkę, oraz w miarę potrzeby gotową do użycia rzutkę.

9. Należy przedsięwziąć środki umożliwiające użycie drabinki wejściowej na obu burtach statku. Inspektor odpowiedzialny może wskazać burtę, na której chciałby, aby została umocowana drabinka wejściowa.

10. Mocowanie drabinki wejściowej oraz wchodzenie i schodzenie inspektora jest nadzorowane przez odpowiedniego oficera statku.

11. Jeżeli na jakimkolwiek statku elementy konstrukcyjne, takie jak listwy odbojowe, uniemożliwiają wprowadzenie niniejszych przepisów, należy wprowadzić szczególne ustalenia w celu zapewnienia inspektorom możliwości bezpiecznego wejścia na statek i zejścia z niego.