

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS DIREKTIV 95/21/EF

af 19. juni 1995

om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for foreningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

i overensstemmelse med traktatens artikel 189 C ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Søulykker og forurening af medlemsstaternes have og kyster giver Fællesskabet anledning til alvorlig bekymring;

Fællesskabet er også interesseret i leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibe;

på samlingen den 25. januar 1993 vedtog Rådet konklusioner, hvori det kraftigt henstillede til Fællesskabet og medlemsstaterne at sikre en mere effektiv gennemførelse og håndhævelse af relevante internationale maritime sikkerhedsstandarder og miljøkrav og at iværksætte sådanne nye foranstaltninger straks, når de er blevet vedtaget;

i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs ⁽⁴⁾ opfordrede Rådet kraftigt Kommissionen til snarest muligt at forelægge Rådet henstillinger med henblik på en specifik indsats og formelle forslag vedrørende kriterier for skibsinspektion, herunder en har-

monisering af reglerne om tilbageholdelse samt muligheden for at offentliggøre inspektionsresultaterne og anløbsforbud i Fællesskabets havne;

sikkerheden, foreningsforebyggelsen og leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibe kan forbedres betydeligt, hvis forekomsten i fællesskabsfarvande af skibe, der ikke lever op til standarderne, reduceres kraftigt gennem streng håndhævelse af de internationale konventioner, koder og resolutioner;

kontrollen med, om skibe overholder internationale standarder for sikkerhed, foreningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, bør hovedsagelig påhvile flagstaten; men stadig flere flagstater gennemfører og håndhæver ikke de internationale standarder på forsvarlig vis; kontrollen med, om de internationale standarder for sikkerhed, foreningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord er opfyldt, må derfor også varetages af havnestaten;

en harmoniseret fremgangsmåde for medlemsstaternes effektive håndhævelse af disse internationale standarder over for skibe, der sejler i farvande under deres jurisdiktion og anløber deres havne, vil hindre konkurrenceforvridning;

en fællesskabslovramme for harmonisering af inspektionsprocedurer er afgørende for, om det bliver muligt at sikre en ensartet gennemførelse af princippet om sikkerhed til søs og foreningsforebyggelse — forhold der er grundlæggende for Fællesskabets transport- og miljøpolitik;

forurening af havene er ifølge sagens natur grænseoverskridende; i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet udvikles midlerne til en forebyggende indsats på dette område for så vidt angår medlemsstaternes havområder bedst på fællesskabsplan, eftersom medlemsstaterne ikke kan gribe hensigtsmæssigt og effektivt ind hver for sig;

lovrammen og de harmoniserede regler og kriterier for gennemførelse af havnestatskontrol fastlægges bedst ved et rådsdirektiv;

⁽¹⁾ EFT nr. C 107 af 15. 4. 1994, s. 14, og EFT nr. C 347 af 8. 12. 1994, s. 15.

⁽²⁾ EFT nr. C 393 af 31. 12. 1994, s. 50.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 27. oktober 1994 (EFT nr. C 347 af 8. 12. 1994, s. 15.), Rådets fælles holdning af 14. marts 1995 (EFT nr. C 93 af 13. 4. 1995, s. 25) og Europa-Parlamentets afgørelse af 18. maj 1995 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽⁴⁾ EFT nr. C 271 af 7. 10. 1993, s. 1.

der bør arbejdes videre på grundlag af erfaringerne på Paris-memorandummet om havnestatskontrol (MOU), som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982;

de enkelte medlemsstaters inspektion af et antal fremmede enkeltskibe svarende til mindst 25 % af de skibe, der anløber deres havne i et givet år, betyder i praksis, at et stort antal af de skibe, der til hver en tid opererer i Fællesskabets område, har været gennem en inspektion;

der bør gøres en ekstra indsats for at udvikle en bedre targetingsordning;

reglerne og procedurerne for havnestatsinspektion, herunder kriterier for tilbageholdelse af skibe, skal harmoniseres for at sikre ensartet effektivitet i alle havne, hvilket også drastisk vil reducere muligheden for at vælge bestemte anløbshavne for at slippe uden om effektiv kontrol;

statistikker over ulykker, tilbageholdelser og fejl og mangler, som er offentliggjort i Kommissionens meddelelse »En fælles politik for sikkerhed til søs« og i årsrapporten om MOU, viser, at visse kategorier skibe bør underkastes udvidet syn;

fejl og mangler, som skyldes, at konventionerne ikke overholdes, skal afhjælpes; skibe, som har fået påbud om at afhjælpe fejl og mangler, skal, når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, tilbageholdes, indtil disse fejl og mangler er blevet afhjulpet;

der bør være ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse truffet af myndighederne for at undgå urimelige afgørelser, som kan give anledning til unødvendig tilbageholdelse og forsinkelse;

det kan forekomme, at inspektionshavnen ikke har de fornødne faciliteter, så myndighederne er nødt til at give skibet tilladelse til at sejle videre til et egnet reparationsværft, forudsat at betingelserne for sejladsen opfyldes; skibe, der ikke følger pålæggene, vil fortsat udgøre en sikkerheds-, sundheds- eller miljømæssig trussel og vil have forretningsmæssige fordele af ikke at blive forbedret i overensstemmelse med konventionernes bestemmelser, hvorfor de bør nægtes adgang til alle Fællesskabets havne;

under visse omstændigheder kan det blive nødvendigt, at et skib, der har fået forbud mod at anløbe Fællesskabets havne, alligevel får anløbstilladelse; i så fald bør skibet kun have tilladelse til at anløbe en bestemt havn, på den betingelse at alle forholdsregler træffes, for at skibet kan komme sikkert i havn;

inspektioner bør udføres af skibsinspektører, som er behørigt bemyndigede offentligt ansatte eller andre perso-

ner med dybtgående viden og erfaring, da konventionernes krav til skibes konstruktion, udstyr og bemanning er overordentlig komplicerede, skibsinspektørernes beslutninger kan få meget alvorlige følger, og det må sikres, at skibsinspektørernes beslutninger træffes på et helt upartisk grundlag;

lodser og havnemyndigheder kan give nyttige oplysninger om fejl og mangler ved skibe og besætninger;

det er nødvendigt, at medlemsstaternes myndigheder og andre myndigheder eller organisationer samarbejder indbyrdes for at sikre en effektiv opfølgning over for skibe med fejl og mangler, der har fået tilladelse til at sejle videre, og for at udveksle oplysninger om skibe i havn;

informationssystemet SIRENAC E, som er oprettet i medfør af MOU, indeholder store mængder supplerende oplysninger, som er nødvendige for anvendelsen af dette direktiv;

offentliggørelse af oplysninger om skibe, som ikke overholder de internationale standarder for sikkerhed, sundhed og beskyttelse af havmiljøet, kan være et effektivt middel til at afholde speditører fra at benytte disse skibe og en tilskyndelse til rederne til at bringe forholdene i orden af sig selv;

alle udgifter i forbindelse med inspektion af skibe, som gør tilbageholdelse berettiget, bør afholdes af rederen;

i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv bør det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods⁽¹⁾, benyttes til at bistå Kommissionen ved ændringer af medlemsstaternes inspektionsbeføjelser på grundlag af de indhøstede erfaringer og under hensyntagen til udviklingen i forbindelse med MOU samt ved de tilpasninger af bilagene, som bliver nødvendige på grund af ændringer i konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer og i MOU —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til de internationale standarder; dette skal ske ved:

⁽¹⁾ EFT nr. L 247 af 5. 10. 1993, s. 19.

- at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant fællesskabslovgivning om sikkerhed til søs, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører
- at opstille fælles kriterier for havnestatens kontrol med skibe og at harmonisere fremgangsmåderne ved inspektion og tilbageholdelse under behørig hensyntagen til de forpligtelser, som medlemsstaternes søfartsmyndigheder har påtaget sig inden for rammerne af Paris-memorandummet om havnestatskontrol.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv og dets bilag forstås ved:

1) »konventioner«:

- den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)
- den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74)
- den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (MARPOL 73/78)
- den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW 78)
- konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (COLREG 72)
- den internationale konvention af 1969 om måling af skibe og konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147)

samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende koder af bindende karakter, som er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv

- 2) »MOU«: Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, som affattet på datoen for dette direktivs vedtagelse
- 3) »skib«: ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens
- 4) »off-shore anlæg«: en fast eller flydende platform, hvorfra der opereres på eller over en medlemsstats kontinentalsokkel

- 5) »skibsinspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens myndigheder til at udføre havnestatskontrollinspektion, og som hører ind under disse myndigheder
- 6) »inspektion«: et besøg om bord på et skib for at kontrollere både gyldigheden af de relevante certifikater og andre dokumenter og skibets tilstand, udrustning og besætning samt besætningens leve- og arbejdsvilkår
- 7) »mere detaljeret inspektion«: en inspektion, hvorunder skibet, dets udrustning og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nævnt i artikel 6, stk. 3, underkastes en grundig inspektion, som omfatter skibets konstruktion, udrustning, bemanning, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord
- 8) »udvidet inspektion«: en grundig inspektion som omhandlet i artikel 7
- 9) »tilbageholdelse«: et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt
- 10) »afbrydelse af en operation«: et officielt forbud mod, at et skib fortsætter en operation som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør en fortsættelse af operationen uforvarselig.

Artikel 3

Anvendelsesområde

- 1. Dette direktiv gælder for ethvert skib og dets besætning:
 - der anløber en havn i en medlemsstat eller et off-shore anlæg, eller
 - som ligger for anker ud for en sådan havn eller et sådant anlæg.

Intet i denne artikel berører en medlemsstats ret til indgriben i henhold til de relevante internationale konventioner.

- 2. For skibe med bruttotonnage under 500 anvender medlemsstaterne de krav i konventionen, som gælder for disse skibe, og i den udstrækning en konvention ikke gælder for dem, træffer de de foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at sikre, at disse skibe ikke udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø. Ved anvendelsen af dette stykke lader medlemsstaterne sig lede af bilag 1 til MOU.

3. Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention, sørger medlemsstaterne for, at dette skib og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen.

4. Direktivet gælder ikke for fiskerfartøjer, krigsskibe, marinehjelpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervs-mæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt.

Artikel 4

Tilsynsorgan

Medlemsstaterne opretholder passende nationale søfarts-administrationer, i det følgende benævnt »myndigheder«, som skal varetage tilsynet med skibe, og iværksætter de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at myndighederne udfører deres opgaver som fastlagt i dette direktiv.

Artikel 5

Forpligtelser til inspektion

1. Hver medlemsstats myndigheder udfører et samlet årligt antal inspektioner, der svarer til mindst 25 % af det antal enkeltskibe, der anløb deres havne i et repræsentativt kalenderår.

2. Ved udvælgelsen af skibe, der skal inspiceres, prioriterer myndighederne de skibe, der er omhandlet i bilag I.

3. Medlemsstaterne undlader at inspicere skibe, der er blevet inspiceret af en anden medlemsstat i de sidste seks måneder, under forudsætning af:

- at skibet ikke er omfattet af bilag I, og
- at der ikke efter en tidligere inspektion er indberettet fejl og mangler, og
- at der ikke som følge af begrundet mistanke (»clear grounds«) bør udføres inspektion.

4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på de former for driftskontrol, der specielt er omhandlet i konventionerne.

5. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om at fastlægge prioriteter og fremgangsmåder, der giver bedre mulighed for at koncentrere indsatsen på skibe, som kan have fejl og mangler.

Enhver efterfølgende ændring af denne artikel, bortset fra de 25 % i stk. 1, foretages efter proceduren i artikel 19.

Artikel 6

Procedure for inspektion

1. Myndighederne sørger for, at skibsinspektøren som et minimum:

- a) kontrollerer de certifikater og dokumenter, der er opført i bilag II, i det omfang det er relevant
- b) forvisser sig om, at skibets generelle tilstand er tilfredsstillende, herunder maskinrum og opholdsrum, inklusive hygiejneforhold.

2. Skibsinspektøren kan undersøge alle andre certifikater og dokumenter, der skal medføres om bord ifølge konventionerne, selv om de ikke er opført i bilag II.

3. Når der efter den i stk. 1 og 2 omhandlede inspektion er begrundet mistanke om, at skibets besætning eller den tilstand, skibet eller dets udrustning befinder sig i, ikke i alt væsentligt opfylder de relevante krav i en konvention, skal der udføres en mere detaljeret inspektion, som omfatter yderligere kontrol af overholdelsen af de driftsmæssige krav om bord.

Der er begrundet mistanke, hvis skibsinspektøren finder konkrete beviser, som efter hans faglige skøn gør en mere detaljeret inspektion af skibet, dets udrustning eller dets besætning berettiget.

Bilag III indeholder eksempler på begrundet mistanke.

4. De relevante procedurer og retningslinjer for kontrol med skibe, der er anført i bilag IV, skal også overholdes.

Artikel 7

Udvidet inspektion af visse skibe

1. Når der som følge af begrundet mistanke bør udføres en detaljeret inspektion af et skib i en af kategorierne i bilag V, skal medlemsstaterne sikre, at der udføres en udvidet inspektion.

2. Bilag V, del B, indeholder vejledende retningslinjer for udvidet inspektion.

3. De i stk. 1, nævnte skibe kan kun underkastes en udvidet inspektion af medlemsstaternes myndigheder én gang i løbet af en periode på tolv måneder. Disse skibe kan imidlertid underkastes inspektion i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2.

4. Når passagerskibe besejler en havn i en medlemsstat i fast rutefart, skal denne medlemsstats myndigheder udføre en udvidet inspektion af hvert enkelt skib. Når et passagerskib besejler havne i flere medlemsstater i en

sådan rutefart, skal en af de stater, som skibet anløber, udføre den udvidede inspektion.

Artikel 8

Inspektionsrapport til skibsføreren

1. Så snart en inspektion, en mere detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, overdrager skibsinspektøren skibsføreren et dokument i den form, der er anført i bilag 3 til MOU; heri anføres inspektionsresultaterne og inspektørens eventuelle beslutninger samt krav vedrørende forhold, som skibsføreren og rederen skal afhjælpe.

2. I tilfælde af fejl og mangler, der gør det berettiget, at et skib tilbageholdes, skal oplysningerne til skibsføreren i henhold til stk. 1 omfatte oplysninger om den senere offentliggørelse af tilbageholdelsen i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 9

Udbedring og tilbageholdelse

1. Det skal over for myndighederne godtgøres, at fejl og mangler, der er blevet bekræftet eller konstateret ved inspektion efter artikel 6 og 7, er eller vil blive udbedret i overensstemmelse med konventionerne.

2. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, sikrer myndighederne i den havnestat, hvor skibet blev inspiceret, at skibet tilbageholdes, eller at den operation, i forbindelse med hvilken fejlene og manglerne blev konstateret, afbrydes. Tilbageholdelsen eller afbrydelsen af en operation ophæves ikke, før faren er afværget, eller før myndighederne fastslår, at skibet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle, eller at operationen kan genoptages, uden at der er risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden at der er risiko for andre skibe, og uden at skibet eller operationen udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade på havmiljøet.

3. Når skibsinspektøren på baggrund af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes, skal han anvende kriterierne i bilag VI.

4. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et skibs generelle tilstand ikke opfylder internationale standarder, kan myndighederne udsætte inspektionen af skibet, indtil de ansvarlige parter har taget de nødvendige skridt til at sikre, at skibet opfylder de relevante konventionskrav.

5. Hvis den i artikel 6 og 7 omhandlede inspektion giver anledning til tilbageholdelse, skal myndighederne

straks skriftligt underrette administrationen i den stat, hvis flag skibet har ret til at føre, i det følgende benævnt flagstaten, eller konsulen eller i hans fravær den nærmeste diplomatiske repræsentant for nævnte stat om alle de forhold, der lå til grund for indgrebet. Endvidere skal de bemyndigede skibsinspektører eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af det pågældende skibs certifikater, underrettes, når det er relevant.

6. Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventionerne om procedurer for underretning og indberetning vedrørende havnestatskontrol.

7. Under udøvelsen af havnestatskontrol i henhold til dette direktiv, sættes alt ind på at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes. Hvis et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes, har rederen krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade. I tilfælde af påstået unødvendig tilbageholdelse eller forsinkelse har skibets reder bevisbyrden.

Artikel 10

Ret til klage

1. Et skibs reder eller dennes repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse, som myndighederne har truffet. En klage suspenderer ikke tilbageholdelsen.

2. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

3. Myndighederne skal give den i stk. 1 omhandlede skibsfører behørig oplysning om retten til at klage.

Artikel 11

Opfølgning af inspektioner og tilbageholdelse

1. Når de i artikel 9, stk. 2, omhandlede fejl og mangler ikke kan afhjælpes i inspektionshavnen, kan myndighederne i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet sejler videre til det nærmeste skibsværft, som kan udføre reparationen, efter skibsføreren og de pågældende myndigheds valg, under forudsætning af, at de betingelser, der er fastsat af flagstatens myndigheder og tiltrådt af den pågældende medlemsstat, opfyldes. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre til værftet uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at skibet udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

2. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, underretter myndighederne i den medlemsstat, hvor inspektionshavnen er beliggende, myndighederne i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, de parter, der er nævnt i artikel 9, stk. 4, og alle andre relevante myndigheder, om de betingelser, der er fastsat for sejladsen.

3. Underretningen af de parter, der er nævnt i stk. 2, skal være i overensstemmelse med bilag 2 til MOU.

De myndigheder i en medlemsstat, der modtager en sådan underretning, orienterer de underrettende myndigheder om, hvilke foranstaltninger der er truffet.

4. Medlemsstaterne skal sørge for, at de i stk. 1 omhandlede skibe:

- i) der afsejler uden at opfylde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens myndigheder i inspektionshavnen, eller
- ii) der afsejler og nægter at overholde de gældende konventionskrav ved ikke at anløbe det udpegede reparationsværft

får anløbsforbud i alle Fællesskabets havne, indtil rederen over for myndighederne i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet fuldt ud opfylder alle gældende konventionskrav.

5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, nr. i), skal myndighederne i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre myndighederne i alle de andre medlemsstater opmærksom herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, nr. ii), skal myndighederne i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, omgående gøre myndighederne i alle de andre medlemsstater opmærksom herpå.

Inden medlemsstaten udsteder forbuddet, kan den anmode om konsultationer med administrationen i det berørte skibs flagstat.

6. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan havnestatens myndigheder i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn, på betingelse af at skibets reder eller skibsføreren har truffet forsvalige foranstaltninger, som opfylder de krav, myndighederne i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

Artikel 12

Skibsinspektørernes faglige kvalifikationer

1. Inspektionen udføres udelukkende af skibsinspektører, som opfylder kvalifikationskriterierne i bilag VII.

2. Hvis havnestatens myndigheder ikke har den nødvendige fagkundskab, kan disse myndigheders skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.

3. Skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol, og de personer, der bistår dem, må ikke have nogen forretningsmæssig interesse i inspektionshavnen eller i de skibe, der inspiceres; inspektørerne må heller ikke være ansat eller arbejde for ikke-statslige organisationer, der udsteder lovpligtige certifikater og klassifikationscertifikater, eller som udfører de syn, der er nødvendige for at udstede disse skibscertifikater.

4. Hver skibsinspektør skal medbringe et personligt dokument i form af et identitetskort, som er udstedt af myndighederne i overensstemmelse med den nationale lovgivning, og som bemyndiger ham til at udføre skibsinspektion.

En fælles model for et sådant identitetskort udformes efter proceduren i artikel 19.

Artikel 13

Indberetninger fra lodser og havnemyndigheder

1. Medlemsstaternes lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat, underretter omgående henholdsvis havnestatens eller kyststatens myndigheder, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har fejl og mangler, som kan være til fare for sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har fejl og mangler, som kan påvirke skibets sikkerhed, eller som udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, underretter de omgående myndighederne i den pågældende havnestat.

Artikel 14

Samarbejde

1. Hver medlemsstat træffer de fornødne foranstaltninger til at etablere et samarbejde mellem sine myndigheder, sine havnemyndigheder og andre relevante myndigheder eller kommercielle organisationer, således at dens myndigheder kan få alle relevante oplysninger om skibe, der anløber dens havne.

2. Medlemsstaterne opretholder foranstaltninger til udveksling af oplysninger og samarbejde mellem deres

myndigheder og alle andre medlemsstaters myndigheder og opretholder den etablerede forbindelse mellem deres myndigheder, Kommissionen og informationssystemet SIRENAC E, som er etableret i Saint-Malo, Frankrig.

3. De oplysninger, der skal udveksles i medfør af stk. 2, er dels dem, der er nærmere fastlagt i bilag 4 til MOU, dels dem, der er nødvendige for at opfylde dette direktivs artikel 15.

Artikel 15

Offentliggørelse af tilbageholdelser

Alle myndigheder offentliggør mindst kvartalsvis en liste over de skibe, der er blevet tilbageholdt i de forløbne tre måneder, og som allerede var blevet tilbageholdt mere end én gang i de seneste 24 måneder. Offentliggørelsen omfatter følgende:

- skibets navn
- navnet på skibets reder
- IMO-nummer
- flagstat
- klassifikationsselskabet, hvor det er relevant, og efter omstændighederne enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne
- årsagen til tilbageholdelsen
- havnen, hvor tilbageholdelsen har fundet sted, og datoen herfor.

Artikel 16

Godtgørelse af udgifter

1. Hvis der ved inspektion som omhandlet i artikel 6 og 7 bekræftes eller konstateres fejl og mangler i forhold til kravene i den relevante konvention, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, skal alle udgifter i forbindelse med inspektionen under en sædvanlig regnskabsperiode afholdes af rederen eller dennes repræsentant i havnestaten.

2. Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel 10, stk. 4, opkræves hos skibets reder.

3. Tilbageholdelsen kan ikke ophæves, før fuldstændig betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af udgifterne.

Artikel 17

Oplysninger om gennemførelsen

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen og MOU-sekretariatet følgende oplysninger:

- Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatsinspektion i overensstemmelse med dette direktiv. For myndigheder, hvor skibsinspektørerne kun er deltidsbeskæftiget med havnestatsinspektion, omregnes antallet til det tilsvarende antal heltidsbeskæftigede.
- Antal enkeltskibe, der anløb deres havne i et repræsentativt kalenderår i den forudgående femårsperiode.

2. De i stk. 1 omhandlede oplysninger fremsendes senest tre måneder efter, at dette direktiv er trådt i kraft, og derefter hvert tredje kalenderår inden den 1. oktober.

Artikel 18

Forskriftsudvalg

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i direktiv 93/75/EØF, efter proceduren i samme artikel.

Artikel 19

Ændringsprocedure

Dette direktiv kan ændres efter proceduren i artikel 18 med henblik på:

- a) at tilpasse medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til inspektion og offentliggørelse, som anført i artikel 5, bortset fra de 25 % i stk. 1, artikel 6, 7 og 15, på grundlag af erfaringerne fra direktivets anvendelse og under hensyntagen til, hvordan MOU udvikler sig
- b) at tilpasse bilagene for at tage hensyn til ændringer, der er trådt i kraft, af konventionerne og af protokoller, koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt af MOU.

Artikel 20

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette

direktiv senest den 30. juni 1996. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 21

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen.

Artikel 22

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 19. juni 1995.

På Rådets vegne

B. PONS

Formand

BILAG I

SKIBE, DER FØRST OG FREMMEST SKAL SYNES

(jf. artikel 5, stk. 2) (*)

1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller efter et fravær på tolv måneder eller derover. Ved anvendelsen af dette kriterium skal medlemsstaterne også tage hensyn til inspektioner, der er foretaget af parterne i MOU. Foreligger de nødvendige oplysninger i den forbindelse ikke, baserer medlemsstaterne sig på de data, der findes i SIRENAC E, og inspicerer de skibe, der ikke er blevet registreret i SIRENAC E's database siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.
2. Skibe, hvis flagstat er opført i den rullende treårsoversigt over gennemsnitlige tilbageholdelser og forsinkelser, som offentliggøres i årsrapporten for MOU.
3. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på betingelse af, at noterede fejl og mangler afhjælpes inden en fastlagt frist, når denne frist er udløbet.
4. Skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder har indberettet fejl og mangler, som kan påvirke sikkerheden under sejladser, jf. direktiv 93/75/EØF og artikel 13 i nærværende direktiv.
5. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udrustning, udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og klassifikationscertifikaterne er udstedt af en organisation, der ikke er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed (1).
6. Skibe, der ikke opfylder forpligtelserne i direktiv 93/75/EØF.
7. Skibe, der tilhører en kategori, for hvilken der kræves udvidet inspektion, jf. artikel 7.
8. Skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet slettet af klassen inden for de sidste seks måneder.

(*) Kriteriernes rækkefølge siger ikke noget om deres betydning.

(1) EFT nr. L 319 af 12. 12. 1994, s. 20.

BILAG II

LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER

(jf. artikel 6, stk. 1)

1. Internationalt målebrev (1969)
2. — Sikkerhedscertifikat for passagerskibe
 - Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Radiotelegrafisikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Radiotelefonisikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Undtagelsescertifikat
 - Sikkerhedscertifikat for lastskibe
3. Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk
4. Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk
5. Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening
6. Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af giftige flydende stoffer i bulk
7. Internationalt lastelinjecertifikat (1966)
 - Internationalt undtagelses-lastelinjecertifikat
8. Oliejournal, del I og II
9. Ladningsjournal
10. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document)
 - Søneringsbeviser
11. Lægeattester, jf. ILO-konvention nr. 73 om lægeundersøgelse af søfarende
12. Stabilitetsoplysninger
13. Kopi af overensstemmelsesattestering og certifikat udstedt i overensstemmelse med International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (IMO-resolution A.741 (18))
14. Certifikater vedrørende skibets skrogstyrke og maskineri udstedt af det pågældende klassifikationselskab (forlanges kun, hvis skibet opretholder sin klasse i et klassifikationselskab).

BILAG III

EKSEMPLER PÅ »BEGRUNDET MISTANKE« SOM GRUNDLAG FOR EN MERE DETALJERET
INSPEKTION

(jf. artikel 6, stk. 3)

1. Skibet er omfattet af de tilfælde, der er beskrevet i bilag I, bortset fra punkt 1.
2. Der foreligger en indberetning eller underretning fra en anden medlemsstat.
3. Der foreligger en indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser rapporten eller klagen for åbenbart ubegrundet. Det pågældende skibs skibsfører eller reder skal ikke have at vide, hvem der har indgivet indberetningen eller klagen.
4. Skibet har været indblandet i en kollision på vej til havnen.
5. Oliejournalen er ikke ført korrekt.
6. Skibet er blevet anklaget for at have overtrådt bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer.
7. Der er opdaget fejl ved gennemgangen af certifikater og anden dokumentation, jf. artikel 6, stk. 1, litra a), og stk. 2.
8. Der er tegn på, at besætningsmedlemmerne ikke er i stand til at opfylde kravene i artikel 8 i Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv⁽¹⁾.
9. Der er tegn på, at laste- eller andre operationer ikke udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt eller i overensstemmelse med IMO's retningslinjer, f.eks. hvis iltindholdet i inertgasledninger til lasttankene er over det foreskrevne maksimum.
10. Skibsføreren på et olietankskib forelægger ikke udskriften fra systemet til overvågning og kontrol af olieudtømning for den sidste ballastrejse.
11. Der foreligger ikke en ajourført mønstringsrulle, eller besætningsmedlemmer kender ikke deres opgaver under brand eller evakuering.

⁽¹⁾ EFT nr. L 319 af 11. 12. 1994, s. 28.

*BILAG IV***PROCEDURER FOR KONTROL AF SKIBE**

(jf. artikel 6, stk. 4)

1. Procedures for the Control of Ships (IMO-resolution A.466 (XII) om procedurer for skibskontrol) med ændringer.
 2. Principles of Safe Manning (IMO-resolution A.481 (XII) om principper for sikker bemanning) med bilag, som indeholder, i bilag 1: Minimum Safe Manning Document (dokument om skibets minimumsbemanning) og i bilag 2: Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (retningslinjer for anvendelse af principperne for sikker bemanning).
 3. Procedures for the Control of Ships and Discharges (IMO-resolution A.542 (13) om procedurer for kontrol med skibe og udtømninger) i henhold til bilag I til MARPOL 73/78.
 4. Procedures for the Control of Ships and Discharges (IMO-resolution MEPC. 26 (23) om procedurer for kontrol med skibe og udtømninger) i henhold til bilag II til MARPOL 73/78.
 5. Procedures for the Control of Operational Requirements Related to the Safety of Ships and Pollution Prevention (IMO-resolution A.742 (18) om procedurer for kontrol med driftskrav af betydning for skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening).
 6. Bestemmelserne i International Maritime Dangerous Goods Code (den internationale kode for søtransport af farligt gods).
 7. Publikationen fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) »Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure« (procedurevejledning om inspektion af arbejdsforhold på skibe).
 8. Bilag 1 til Paris-MOU, retningslinjer for inspektører.
-

BILAG V

A. SKIBSKATEGORIER DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION

(jf. artikel 7, stk. 1)

1. Olietankskibe, der er fem år eller mindre fra at skulle udfases i henhold til MARPOL 73/78, bilag I, regel 13G, dvs.:
 - et råolietankskib på 20 000 tons dødvægt og derover eller et produktskib på 30 000 tons dødvægt og derover, der ikke opfylder kravene til en ny olietanker som omhandlet i regel 1 (26) i bilag I til MARPOL 73/78, skal underkastes udvidet inspektion 20 år efter den leveringsdato, der er anført i formular B-supplementet til IOPP-certifikatet, eller 25 år efter denne dato, hvis skibets sidetanke eller dobbeltbundede lastrum, som ikke anvendes til transport af olie, opfylder kravene i regel 13G (4) i det pågældende bilag, medmindre skibet er blevet ombygget for at opfylde kravene i regel 13F i samme bilag
 - et olietankskib som omhandlet ovenfor, der opfylder kravene til et nyt olietankskib som omhandlet i regel 1 (26) i bilag I til MARPOL 73/78, skal underkastes udvidet inspektion 25 år efter den leveringsdato, der er anført i formular B-supplementet til IOPP-certifikatet, medmindre det opfylder eller er blevet ombygget til at opfylde kravene i regel 13F i samme bilag.
2. Massegodsskibe, der er over tolv år gamle; alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Passagerskibe.
4. Gas- og kemikalietankskibe, der er over ti år gamle; alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.

B. IKKE-OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR UDVIDET INSPEKTION AF VISSE SKIBSKATEGORIER

(jf. artikel 7, stk. 2)

Udvidet inspektion kan omfatte nedenstående forhold, i det omfang de er relevante. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre udførelse af visse operationer om bord, f.eks. lasteoperationer, i fare, hvis der samtidig kræves udført prøver, som påvirker operationen.

1. SKIBE GENERELT (alle kategorier i del A):

- Strømafbrydelse og igangsætning af nødgenerator.
- Inspektion af nødbelysningsanlæg.
- Funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger forbundet til hovedbrandledningen.
- Funktionsprøvning af lænsepumper.
- Lukning af vandtætte døre.
- Affiring af en søværts redningsbåd.
- Prøvning af fjernstyret nødstop for f.eks. kedler, ventilations- og brændstofpumper.
- Prøvning af styremaskine, herunder hjælpeudstyr.
- Inspektion af nødstrømkilde til radioanlæg.
- Inspektion og så vidt muligt prøvning af maskinrumsseparator.

2. OLJETANKSKIBE

For olietankskibe kan udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 omfatte følgende forhold:

- Fast installeret skumslukningssystem på dækket.

- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.
- Inspektion af brandspjæld til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inertgas.
- Kontrol af synsrapporten, jf. IMO-resolution A.744 (18) for at identificere eventuelle mistænkelige områder, der kræver inspektion.

3. MASSEGODSSKIBE

For massegodsskibe kan udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 omfatte følgende forhold:

- Eventuel korrosion i dækmaskineriets fundering.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskodder.
- Adgang til lastrum.
- Kontrol af synsrapporten, jf. IMO-resolution A.744(18) for at identificere eventuelle mistænkelige områder, der kræver inspektion.

4. GAS- OG KEMIKALIETANKSKIBE

For gas- og kemikalietankskibe kan udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 omfatte følgende forhold:

- Lasttænkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.
- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder justering heraf. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr (sugepumper) med et relevant antal passende gasprøverør i forhold til den transporterede last.
- Redningsudstyr, der giver hensigtsmæssig åndedræts- og øjenbeskyttelse, til alle ombordværende (hvis det er påkrævet for de produkter, der er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk).
- Kontrol af, om det transporterede produkt er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk.
- Faste brandslukningsinstallationer på dæk, indeholdende skum, et tørt kemikaliestof eller andet som krævet for det transporterede produkt.

5. PASSAGERSKIBE

For passagerskibe kan udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 omfatte følgende forhold:

- Prøvning af brandmelde- og brandalarmsystem.
- Prøvning af branddøres evne til at lukke tæt.
- Prøvning af højtalersystem.
- Brandøvelse, hvor — som et minimum — alle sæt brandmandsudstyr demonstreres og en del af restaurationspersonalet deltager.
- Påvisning af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen.

Hvis det anses for relevant, kan inspektionen fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn, med skibsføreres eller rederens samtykke. Inspektorerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver og ej heller fremkalde situationer, der efter skibsførernes skøn kunne bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.

BILAG VI

KRITERIER FOR TILBAGEHOLDELSE AF ET SIKB

(jf. artikel 9, stk. 3)

Indledning

Skibsinspektørens afgørelse af, om mangler, der er konstateret under en inspektion, gør tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, baseres på kriterierne i punkt 1 og 2.

Punkt 3 indeholder eksempler på fejl og mangler, der alene kan gøre tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, jf. artikel 9, stk. 3.

1. Fundamentale kriterier

Skibsinspektøren anvender følgende kriterier, når han på grundlag af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes:

Varighed:

Skibe, som det ville være uforvarsligt at lade afsejle, skal tilbageholdes efter den første inspektion uden hensyn til det tidsrum, skibet skal tilbringe i havn.

Kriterier:

Et skib skal tilbageholdes, hvis dets fejl og mangler er så alvorlige, at skibsinspektøren bør aflægge skibet et nyt besøg for at sikre sig, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

Det er ensbetydende med, at der er tale om så alvorlige fejl og mangler, at det er nødvendigt, at skibsinspektøren aflægger et nyt besøg om bord. Det gør dog ikke et sådant besøg obligatorisk i alle tilfælde. Det indebærer, at myndighederne på den ene eller den anden måde, helst ved et nyt besøg, skal kontrollere, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

2. Anvendelse af de fundamentale kriterier

Skibsinspektørens afgørelse af, om konstaterede fejl og mangler på et skib er så alvorlige, at skibet bør tilbageholdes, træffes på følgende grundlag:

- 1) Har skibet de relevante og gyldige dokumenter?
- 2) Er skibet bemanded i henhold til dokumentet om skibes mindstebemanning?

Skibsinspektøren skal under inspektionen desuden vurdere, om skibet og/eller besætningen er i stand til:

- 3) sikker sejlads under den forestående sejlads
- 4) sikker håndtering, transport og overvågning af ladningen under den forestående sejlads
- 5) sikker drift af maskinrummet under den forestående sejlads
- 6) korrekt fremdrift og styreevne under den forestående sejlads
- 7) om fornødent at foretage effektiv brandbekæmpelse overalt på skibet under den forestående sejlads
- 8) om fornødet at foretage hurtig og sikker evakuering af skibet samt gennemføre redningsaktioner under den forestående sejlads
- 9) at forhindre miljøforurening under den forestående sejlads
- 10) at sikre tilstrækkelig stabilitet under den forestående sejlads
- 11) tilstrækkelig sikring af, at skibet er vejrtæt under den forestående sejlads
- 12) om fornødent at kommunikere med omverdenen i en katastrofesituation under den forestående sejlads
- 13) sikring af forsvarlige og hygiejniske forhold om bord under den forestående sejlads.

Hvis et af disse spørgsmål besvares benægtende, må det under hensyn til alle konstaterede fejl og mangler stærkt overvejes at tilbageholde skibet. Flere mindre alvorlige fejl og mangler kan også gøre en tilbageholdelse af skibet berettiget.

3. Som hjælp for skibsinspektøren under anvendelse af disse retningslinjer følger nedenfor, grupperet under de relevante konventioner og/koder, en liste over fejl og mangler, der anses for at være så alvorlige, at de kan gøre en tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget. Listen er ikke udtømmende.

3.1. *Generelt*

Manglende gyldige certifikater som foreskrevet i de relevante konventioner. Skibe, der fører en ikke-konventionsstats flag, eller som ikke har gennemført en anden relevant konvention, er imidlertid ikke berettiget til certifikater i henhold til denne konvention eller andre relevante konventioner. Manglende obligatoriske certifikater er derfor ikke i sig selv en tilbageholdelsesgrund for disse skibe; under anvendelse af klausulen om ikke gunstigere behandling skal skibet dog opfylde alle væsentlige dele af bestemmelserne, inden det afsejler.

3.2. *Områder under SOLAS-konventionen* (henvisninger i parentes)

1. Svigt i den korrekte funktion af fremdriftsmaskineriet og andet væsentligt maskineri samt i elektriske anlæg
2. Manglende renholdelse af maskinrummet, for store mængder olieholdige blandinger i rendestene, isolering af rør, herunder olieforurenede udstødningsrør i maskinrummet, ukorrekt funktion af læsepumpeanordningerne
3. Svigt i den korrekte funktion af nødgeneratorer, -belysning, -batterier og -kontakter
4. Svigt i den korrekte funktion af hoved- og hjælpestyreanlæg
5. Manglende, utilstrækkelig mængde af eller alvorlig beskadigelse på personlige redningsmidler, redningsbåde og udsætningsanordninger
6. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller væsentlig beskadigelse af brandmeldeanlæg, brandalarmer, brandslukningsudstyr, fast installeret brandslukningsudstyr, ventilationsspjæld, brandspjæld, hurtiglukkere, således at de ikke kan anvendes til den tiltænkte brug
7. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af brandslukningsudstyr på dækket
8. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller alvorlig beskadigelse af navigationslys, signalfigurer eller lydsignalapparater
9. Manglende radioudstyr til udsending af nødsignaler og meddelelser om sikkerhed, eller svigt i dets korrekte funktion
10. Manglende eller svigt i den korrekte funktion af navigationsudstyr, under hensyn til SOLAS-reglement V/12(o)
11. Manglende ajourførte søkort, og/eller alle andre relevante nautiske publikationer, der er nødvendige for den påtænkte sejlads; dog kan elektroniske kort anvendes i stedet for nævnte kort
12. Mangel på ikke gnistdannende ventilatorer fra lastpumperummene (SOLAS-reglement II-2/59.3.1).

3.3. *Områder under IBC-koden* (henvisninger i parentes)

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om ladningen (16.2)
2. Manglende eller beskadigede overtryksikkerhedsanordninger (8.2.3)
3. Elektriske anlæg, der aldrig har opfyldt sikkerhedskravene, eller som ikke svarer til kodens krav (10.2.3)
4. Mulighed for antændelse i farlige områder som omhandlet under 10.2 (11.3.15)

5. Overtrædelse af særlige krav (15)
 6. Overskridelse af den højst tilladte lastmængde pr. tank (16.1)
 7. Utilstrækkelig varmebeskyttelse af følsomme produkter (16.6).
- 3.4. *Områder under IGC-koden* (henvisninger i parentes)
1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten (18.1)
 2. Manglende lukkeanordninger til opholdsrum eller tjenesterum (3.2.6)
 3. Skotter, der ikke er gastætte (3.3.2)
 4. Defekte luftsluser (3.6)
 5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler (5.6)
 6. Manglende eller defekte sikkerhedsventiler (8.2)
 7. Elektriske anlæg, der ikke er egensikre (eksplosionssikre), eller som ikke svarer til kodens krav (10.2.4)
 8. Ventilatorer i lastområdet fungerer ikke (12.1)
 9. Overtryksanordningerne for lasttankene fungerer ikke (13.4.1)
 10. Defekt gasdetektionsanlæg og/eller detektionsanlæg for giftige gasser (13.6)
 11. Transport af stoffer uden gyldigt inhibitorcertifikat, hvor der skal tilsættes en inhibitor (17/19).
- 3.5. *Områder under konventionen om lastelinjer*
1. Væsentlige områder med skader, korrosion eller huller i yderklædningen og tilhørende forstærkning i dæk og skrog, som påvirker sødygtigheden eller skibets styrke til at modstå lokal belastning, medmindre der er foretaget en tilstrækkelig midlertidig reparation for sejlads til en havn med henblik på endelig reparation
 2. Konstateret utilstrækkelig stabilitet
 3. Mangel på tilstrækkelige og pålidelige oplysninger i godkendt form, der hurtigt og på en nem måde giver skibsføreren mulighed for at arrangere skibets ladning og ballast på en sådan måde, at der altid og under varierende forhold under sejladsen er en tilstrækkelig sikker stabilitetsmargin, og at der ikke forekommer en urimelig påvirkning på skibets konstruktion
 4. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller defekte lukkeanordninger, lugelukningsanordninger og vandtætte døre
 5. Overlastning
 6. Manglende eller ulæselige dybgangmærker.
- 3.6. *Områder under MARPOL-konventionen, bilag I* (henvisninger i parentes)
1. Manglende, alvorlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af oliefiltreringsanlæg, olieudtømmingsovervågningen og -kontrolsystemet eller 15 ppm alarmanordningerne
 2. Utilstrækkelig resterende kapacitet i slop- og/eller slamtanken til den påtænkte sejlads
 3. Oliejournal foreligger ikke (20(5))
 4. Installation af uautoriserede by-pass ventiler til lænsning.
- 3.7. *Områder under MARPOL-konventionen, bilag II* (henvisninger i parentes)
1. Ingen P&A-manual
 2. Ladningen er ikke kategoriseret (3(4))

3. Ingen lastejournal (9(6))
4. Transport af olielignende stoffer uden at kravene herfor er opfyldt eller uden relevant ændring af certifikatet (14)
5. Installation af uautoriserende by-pass ventiler til lænsning.

3.8. *Områder under STCW-konventionen*

Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanning.

3.9. *Områder under ILO-konventionerne*

1. Utilstrækkelig proviantering til sejlads til næste havn
2. Mangel på tilstrækkeligt drikkevand til sejlads til næste havn
3. Udpræget uhygiejniske forhold om bord
4. Ingen opvarmningsmuligheder i kamre, opholdsrum m.m. på et skib, der sejler i områder, hvor temperaturerne kan være meget lave
5. Usædvanligt store mængder affald, blokering med udrustning eller last eller på anden måde uforsvarlige forhold i korridorer/opholdsrum.

3.10. *Områder, der måske ikke gør tilbageholdelse berettiget, men hvor f.eks. lasteoperationer må indstilles*

Svigt i den korrekte funktion (eller vedligeholdelse) af inertgasanlægget, lasterelateret udstyr eller maskineri anses for tilstrækkelig grund til at standse lasteoperationer.

BILAG VII

SKIBSINSPEKTØRERS MINIMUMSKVALIFIKATIONER

(jf. artikel 12, stk. 1)

1. Skibsinspektører skal af medlemsstatens myndigheder være bemyndiget til at udføre havnestatskontrol.
 2. Skibsinspektører skal .
enten
 - have mindst et års erfaring som flagstatsinspektør, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med de relevante konventioner, og
 - være i besiddelse af
 - a) bevis som skibsfører, der sætter dem i stand til at tage kommandoen over et skib på 1 600 BT og derover, jf. STCW, Reg. II/2, eller
 - b) bevis som maskinchef, der sætter dem i stand til at udføre dette arbejde om bord på et skib, hvis hovedmaskineri har en maskineffekt på 3 000 kW og derover, jf. STCW, Reg. III/2, eller
 - c) eksamensbevis som skibsiingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år.
 - En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under litra a) og b), skal i en periode på mindst fem år have arbejdet til søs som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet.eller
 - have en relevant universitetseksamen eller tilsvarende uddannelse, og
 - være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører, og
 - have arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne.
 3. Skibsinspektører skal mundtligt og skriftligt kunne kommunikere med søfarere på det mest talte sprog til søs.
 4. Skibsinspektører skal have passende kendskab til bestemmelserne i de internationale konventioner og de relevante procedurer for havnestatskontrol.
 5. Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan også godkendes, hvis de på datoen for direktivets vedtagelse er ansat hos en medlemsstats myndigheder til at udføre havnestatskontrol.
-