

KOMMISSIONENS DIREKTIV 98/42/EF

af 19. juni 1998

om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til 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 forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)⁽¹⁾, ændret ved direktiv 98/25/EF⁽²⁾, særlig artikel 19, og

ud fra følgende betragtninger:

Der bør tages hensyn til de ændringer af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) konventioner, protokoller, kodekser og resolutioner, der er trådt i kraft, og til udviklingstendenserne og overvejelserne i forbindelse med Paris-memorandummet om havnestatskontrol (MOU);

der er siden vedtagelsen af direktiv 95/21/EF blevet gjort en yderligere indsats for at udvikle et bedre prioriterings-system; det faktorbaserede prioriteringssystem, der er blevet udarbejdet inden for rammerne af Paris-MOU, bør indarbejdes i direktivet;

den liste over certifikater og dokumenter, der er indeholdt i bilag II til direktiv 95/21/EF, bør ændres for at tage hensyn til de ændringer af international ret, der er trådt i kraft;

de eksempler på »begrundet mistanke« som grundlag for en mere detaljeret inspektion, der er indeholdt i bilag III til nævnte direktiv, bør ændres på baggrund af den mere fuldstændige liste, der findes i IMO-resolution A.787(19);

ifølge bilag IV til nævnte direktiv er de procedurer og retningslinjer for skibskontrol, der skal følges af en skibsinspektør, de, der er beskrevet i IMO-resolutionerne A.466(XII) med ændringer, A.542(13), MEPC.26(23) og A.742(18); bilag IV bør ændres for at tage hensyn til

ophævelsen af disse resolutioner ved IMO-resolution A.787(19); de procedurer, der beskrives i resolution A.787(19), er blevet indarbejdet i bilag I — Procedurer for havnestatskontrol — til Paris MOU;

når skibsinspektøren skal afgøre, om et skib skal tilbageholdes eller ej, anvendes de kriterier, der er beskrevet i bilag VI til nævnte direktiv; det vil imidlertid være uhenigtsmæssigt at tilbageholde et skib på grund af skader som følge af en ulykke, forudsat at visse betingelser er opfyldt;

bilag VI bør også ændres på baggrund af bestemmelserne i IMO-resolution A.787(19), navnlig med hensyn til områderne under den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) fra 1978;

de i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF⁽³⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 97/34/EF⁽⁴⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 95/21/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

»2. Ved udvælgelsen af skibe, der skal inspiceres, giver myndighederne topprioritet til de skibe, der er omhandlet i bilag I, del I. Ved fastsættelse af prioriteringsrækkefølgen for de øvrige skibe, der er nævnt i bilag I, skal myndigheden anvende skibets generelle faktorsituation ifølge bilag I, del II.«

2) Bilag I, II, III, IV og VI ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

⁽¹⁾ EFT L 157 af 7. 7. 1995, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 133 af 7. 5. 1998, s. 19.

⁽³⁾ EFT L 247 af 5. 10. 1993, s. 19.

⁽⁴⁾ EFT L 158 af 17. 6. 1997, s. 40.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. september 1998. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse 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.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de nationale retsfor skrifter, de vedtager på det af dette direktiv omfattede område.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. juni 1998.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK

Medlem af Kommissionen

BILAG

1) Bilag I erstattes af følgende:

»BILAG I

SKIBE, DER FØRST OG FREMMEST SKAL SYNES

(jf. artikel 5, stk. 2)

I. Faktorer, der medfører topprioritering

Uafhængig af målfaktorens værdi skal følgende skibe synes med topprioritet:

1. Skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder har indberettet mangler, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen (jf. direktiv 93/75/EØF og artikel 13 i nærværende direktiv).
2. Skibe, der ikke opfylder forpligtelserne i direktiv 93/75/EØF.
3. Skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse.
4. Skibe, om hvilke der er foretaget indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en berettiget interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssig forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser rapporten eller klagen for åbenbart ubegrundet; identiteten på den person, der foretager indberetningen eller klagen, må ikke afsløres over for skibets fører eller reder.
5. Skibe
 - der har været indblandet i en kollision, grundstødning eller strandning på vej til havnen
 - der er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand
 - der har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og -procedurer ikke er blevet fulgt, eller
 - på anden måde har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet.
6. Skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet slettet af klassen inden for de sidste seks måneder.

II. Prioriteringsfaktorer generelt

Følgende skibe skal først og fremmest synes:

- | | <i>Faktorværdi</i> |
|---|--------------------|
| 1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller efter et fravær på 12 måneder eller derover. Ved anvendelse af disse kriterier 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 foreligger i Sirenac, og inspicerer de skibe, der ikke er blevet registreret i Sirenac siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993 | +20 |
| 2. Skibe, der ikke er blevet synet af en medlemsstat i de seneste seks måneder | +10 |

	<i>Faktorværdi</i>
3. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udrustning, udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og hvor 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).	+ 5
4. Skibe, hvis flagstat er opført i den rullende treårsoversigt over gennemsnitlige tilbageholdelser og forsinkelser, som offentliggøres i årsrapporten for MOU:	
— 0 - 3 % over gennemsnittet	+ 3
— 3,1 - 6 % over gennemsnittet	+ 4
— over 6 % over gennemsnittet	+ 5
5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på visse betingelser:	
a) for hver fejl eller mangel, der skal være udbedret før afsejling	+ 1
b) for hver fejl eller mangel, der skal udbedres i næste havn	+ 1
c) for to fejl eller mangler, der skal udbedres inden 14 dage	+ 1
d) for hver to fejl eller mangler, hvortil andre specifikke betingelser er knyttet	+ 1
e) hvis foranstaltninger er blevet truffet i forbindelse med skibet, og alle mangler er blevet afhjulpet	- 2
6. Skibe, om hvilke der er blevet noteret mangler under den tidligere inspektion, alt efter antallet af mangler:	
0	- 15
1 - 5	0
6 - 10	+ 5
11 - 20	+ 10
over 20 mangler	+ 15
7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn	+ 15
8. Skibe fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til direktivets artikel 2	+ 1
9. Skibe fra en flagstat, hvis mangelniveau ligger over gennemsnittet	+ 1
10. Skibe i en klasse, hvis mangelniveau ligger over gennemsnittet	+ 1
11. Skibe i en kategori, som skal underkastes udvidet inspektion (i henhold til artikel 7 i nærværende direktiv)	+ 5
12. Andre skibe:	
— mellem 13 og 20 år	+ 1
— mellem 21 og 24 år	+ 2
— over 25 år	+ 3

(¹) EFT L 139 af 12. 12. 1994, s. 20.

Målfaktoren er den numeriske værdi, det enkelte skib tildeles i henhold til bestemmelserne i dette bilag, og som vises på Sirenac-informationssystemet.

De kompetente myndigheder skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i henhold til den generelle målfaktor. Større målfaktor betyder højere prioritering. Målfaktoren er summen af de ovenfor angivne faktorværdier. Punkt 5, 6 og 7 gælder kun for inspektioner, der er foretaget i de seneste 12 måneder. Den generelle målfaktor omfatter mindst summen af punkt 4, 8, 9, 10, 11 og 12.*

2) Bilag II ændres således:

1) Punkt 13 erstattes af følgende:

- »13. Kopi af overensstemmelsesdokument og certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (SOLAS, kapitel IX).«

2) Følgende indsættes efter punkt 14:

- »15. Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods.
16. Sikkerhedscertifikat til højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer
17. Specialliste eller manifest eller detaljeret lastplan for farligt gods
18. Skibsjournal over prøver og øvelser samt journal over syn og vedligeholdelse af redningsudstyr og arrangementer
19. Sikkerhedscertifikat for skibe, der er indrettet til særlige formål
20. Sikkerhedscertifikat for mobil offshore-boreenhed
21. For olietankeres vedkommende, journal over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad (oliejournal)
22. Mønstringsliste, brandslukningsplan og for passagerskibe en plan for begrænsning af skader
23. Katastrofeplan i tilfælde af olieforurening om bord
24. Synsrapporter (for bulkskibe og olietankere)
25. Rapporter om tidligere syn i forbindelse med havnestatskontrol.
26. For ro-ro passagerskibe: oplysninger om A/A-maximum ratio
27. Dokument, der autoriserer korntransport
28. Lastsikringsmanual.«

3) Bilag III affattes således:

»*BILAG III*

EKSEMPLER PÅ »BEGRUNDET MISTANKE«, SOM MEDFØRER EN MERE DETALJERET INSPEKTION

(som nævnt i artikel 6, stk. 3)

1. Skibe i henhold til bilag I, del I og II, stk. II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 og II-11.
2. Oliejournalen er ikke blevet ført korrekt.
3. Kontrollen af certifikater og andre dokumenter (se artikel 6, stk. 1, litra a), og stk. 2) viser, at der foreligger unøjagtigheder.

4. Der er tegn på, at medlemmer af mandskabet ikke opfylder kravene i artikel 8 i Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaut for søfarende⁽¹⁾.
 5. Det fremgår tydeligt, at last og andre operationer ikke udføres under sikre forhold eller i henhold til IMO's retningslinjer, f.eks. at iltindholdet i inertgas-forsyningssystemet til lasttankene er over det foreskrevne maksimumsniveau.
 6. Et olietankskibs fører er ikke i stand til at fremvise journalen over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad.
 7. Der foreligger ikke en ajourført mønstringsliste, eller mandskabet er ikke klar over deres pligter i tilfælde af brand, eller hvis skibet beordres rømmet.
 8. Der er udsendt forkerte nødsignaler, der ikke er blevet efterfulgt af korrekte annulleringsprocedurer.
 9. Der mangler det i konventionerne krævede væsentlige udstyr eller arrangementer.
 10. Der forekommer udpræget uhygiejniske forhold om bord.
 11. Det fremgår tydeligt af skibsinspektørens generelle indtryk og iagttagelser, at skrog eller skibskonstruktion er behæftet med alvorlige fejl eller mangler, der kan indebære en risiko for skibets konstruktion, vandtæthed og vejrtæthed.
 12. Der foreligger oplysninger om eller bevis for, at skibsføreren eller besætningen ikke er fortrolige med væsentlige funktioner om bord i forbindelse med skibets sikkerhed eller forureningsbekæmpelse, eller at sådanne funktioner ikke er blevet varetaget.*
- 4) Bilag IV erstattes af følgende:

»BILAG IV

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(i henhold til artikel 6, stk. 4)

1. »Principles of safe manning« (IMO-resolution A.481(XII) med bilag, som indeholder bilag I »Contents of Minimum Safe Manning Document« og bilag 2 »Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning«).
 2. Bestemmelserne i »International Maritime Dangerous Goods Code« (den internationale kode for søtransport af farligt gods).
 3. Publikationen fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO): »Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures«.
 4. Bilag I til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol.*
- 5) Bilag VI ændres således:

1) I indledningen tilføjes følgende afsnit:

»Hvis årsagen til en tilbageholdelse skyldes skader som følge af en ulykke, som skibet har været ude for undervejs til en havn, udstedes der ingen ordre til tilbageholdelse, forudsat at:

1. der er taget tilbørligt hensyn til de krav om rapportering, der er indeholdt i SOLAS 74 Regulation I/11 (c) vedrørende underretning af flagstatens administration, den udpegede inspektør eller den godkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat
2. skibsføreren eller rederen inden skibets anløb af havn har meddelt myndighederne de nærmere omstændigheder omkring ulykken og de opståede skader samt oplysninger om den krævede meddelelse til flagstatsmyndigheden

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12. 12. 1994, s. 28.

3. der fra skibets side er truffet passende foranstaltninger til udbedring af skaden, til myndighedens tilfredshed, og
 4. myndighederne, efter at de er blevet underrettet om udbedringsarbejdets afslutning, har sikret sig, at de skader og mangler, der entydigt udgjorde en risiko for sikkerhed, sundhed og miljø, er blevet afhjulpet.*
- 2) Under punkt 3 indsættes følgende:
- »Dog er de mangler på området for STCW 78, der er anført nedenfor under punkt 3.8, de eneste årsager til en tilbageholdelse i medfør af denne konvention.«
- 3) Under punkt 3.2 indsættes følgende:
- »13. Alvorlige operationelle fejl og mangler, som beskrevet i afsnit 5.5 i bilag I til MOU.
14. Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanning.«
- 4) Punkt 3.8 affattes således:
- »1. De søfarende besidder ikke noget sønæringsbevis, har ikke et fyldestgørende sønæringsbevis, har ikke nogen gyldig dispensation eller kan ikke dokumentere, at der er indgivet ansøgning til flagstatens administration om en påtegning.
 2. Manglende overensstemmelse med flagstatsadministrationens krav om sikker bemanning.
 3. Mangelfuld opfyldelse af de krav, som flagstatsadministrationen stiller til bro- og maskinvagterne.
 4. Der på en vagt mangler en kvalificeret person, der kan betjene det udstyr, der er af væsentlig betydning for sikker navigering, radiokommunikation eller forebyggelse af havforurening.
 5. Der foreligger ikke bevis for faglig kompetence for de opgaver, besætningen pålægges i forbindelse med skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening.
 6. Manglende evne til på den første vagt at stille vagthold ved begyndelsen af en sørejse, og til derefter at fremskaffe vagtafløsere, der er tilstrækkeligt udhvilede og i øvrigt egnede til at forrette tjeneste.«
-