

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2001/106/EF
af 19. december 2001**

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)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning om traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾ på baggrund af Forligsudvalgets fælles udkast af 13. november 2001, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 95/21/EF ⁽⁵⁾ fastsætter havnestatskontrol med skibe i Fællesskabet, som bygger på ensartede procedurer for inspektion og tilbageholdelse.
- (2) Der må tages hensyn til de ændringer, der er foretaget i konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation — IMO), samt til udviklingerne inden for rammerne af Paris-aftalememorandummet (MOU).
- (3) Der er enighed om, at intet i dette direktiv medfører, at flagstaters ansvar, herunder ansvar, der påhviler de godkendte organisationer, som handler på flagstaternes vegne, overføres til havnestater.
- (4) Nogle skibe udgør en klar risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet på grund af deres ringe tilstand, det flag, de fører, og deres fortid; dette gælder især skibe, der fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som »yderst risikabel« eller »risikabel«. Disse skibe bør derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan påvises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden

fare. Der bør fastsættes retningslinjer indeholdende procedurerne for at forbyde en sådan adgang og for ophævelse af dette forbud. Listen over skibe, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, bør offentliggøres af hensyn til gennemsigtigheden.

- (5) Skibe med en høj målfaktor udgør en særlig stor risiko for ulykker eller forurening, så hyppig inspektion af disse skibe i anløbshavnene i Fællesskabet er nødvendig og berettiget.

- (6) Den kategori skibe, der er opført i bilag V til direktiv 95/21/EF, udgør også en stor ulykkes- eller forureningsrisiko, når de har nået en bestemt alder. Da inspektionsmyndigheden i høj grad frit vælger, hvilke skibe der skal underkastes en udvidet inspektion, er det ikke muligt at opnå en ensartet praksis i Fællesskabet. Inspektion af sådanne skibe må derfor gøres obligatorisk. Ikke mindst i betragtning af risikoen for alvorlig forurening fra olietankskibe og det forhold, at langt størstedelen af de fejl og mangler, der fører til tilbageholdelse, vedrører skibe på over 15 år, bør den udvidede inspektionsordning anvendes på olietankskibe på over 15 år.

- (7) Indholdet af de udvidede inspektioner, som der foreligger retningslinjer for, kan variere betydeligt, alt efter den pågældende inspektionsmyndigheds skøn. Hvis der skal opnås en ensartet praksis i Fællesskabet, bør disse retningslinjer gøres obligatoriske. Der bør dog være mulighed for undtagelse, når en inspektion på et sådant skib ikke er mulig eller medfører for stor fare for skibets, besætningens, inspektørens eller havneområdets sikkerhed, navnlig under hensyntagen til lasttankenes tilstand eller driftsproblemer, der er forbundet med losning eller lastning.

⁽¹⁾ EFT C 212 E af 25.7.2000, s. 102 og EFT C 154 af 29.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ EFT C 14 af 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ EFT C 22 af 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 30.11.2000 (EFT C 228 af 13.8.2001, s. 133), Rådets fælles holdning af 26.2.2001 (EFT C 101 af 30.3.2001, s. 15) og Europa-Parlamentets afgørelse af 16.5.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 24.10.2001 og Rådets afgørelse af 6.12.2001.

⁽⁵⁾ EFT L 157 af 7.7.1995. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/97/EF (EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67).

- (8) Medlemsstaterne bør kunne tilrettelægge de obligatoriske inspektioner effektivt, så det bedste resultat opnås af en strengere inspektionsordning under hensyntagen til forskellige praktiske forhold og inddragelse af samarbejdet mellem havnene og medlemsstaterne, mens de generelle kvantitative inspektionsmål overholdes.

- (9) Da ansættelse og uddannelse af kvalificerede inspektører kræver en vis tid, bør det tillades, at medlemsstaterne gradvist styrker deres inspektionstjenester; på grund af Rotterdams havns særlige kendetegn, navnlig den store mængde skibe der anløber den, bør det for denne havn være muligt at forlænge fristen for ansættelse og uddannelse af inspektører med en kortere periode.
- (10) Hvis et skib har strukturelle svagheder, øger dette risikoen for ulykker til søs. Hvis det drejer sig om et skib, der transporterer olie i bulk, kan sådanne ulykker få katastrofale følger for miljøet. Inspektionsmyndigheden bør derfor foretage en visuel undersøgelse af de dele af skibet, der er tilgængelige, for at konstatere eventuelle alvorlige tilfælde af korrosion og træffe de nødvendige opfølgingsforanstaltninger, navnlig over for de klassifikationselskaber, der har ansvaret for skibets strukturelle kvalitet.
- (11) En udvidet inspektion, der omfatter obligatorisk verificering af bestemte aspekter af skibet, kræver tid og grundig tilrettelæggelse. Forberedelse af inspektionen må gøres nemmere, så den bliver mere effektiv. Kaptajnen eller rederen bør derfor, før de anløber en havn i Fællesskabet, meddele en række oplysninger vedrørende driften.
- (12) Havnestatskontrol spiller en stadig større rolle i kampen mod substandardpraksis, hvilket betyder, at skibsinspektørernes arbejdsopgaver generelt vokser. Der bør derfor gøres en særlig indsats for at undgå overflødige inspektioner og forbedre inspektørernes oplysninger om inspektioner, der er udført i de foregående havne. Det bør derfor fremgå af den inspektionsrapport, der udarbejdes af inspektøren efter en inspektion — uanset om det drejer sig om en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion — hvilke dele af skibet der allerede er blevet inspiceret; inspektøren i den følgende havn, som skibet anløber, kan således eventuelt beslutte ikke at inspicere en del af skibet, når der ikke har vist sig nogen fejl og mangler ved den foregående inspektion.
- (13) Der er blevet gjort væsentlige teknologiske fremskridt inden for skibsudstyr til optegnelse af rejsedata (VDR-systemer (voyage data recorder) eller »sorte bokse«) for at lette efterforskningen af ulykker. Da den slags udstyr er meget vigtigt for sikkerheden til søs, bør det — sideløbende med de bestræbelser, der er i gang vedrørende dette spørgsmål i IMO — efter en periode på op til fem år efter dette direktivs ikrafttræden gøres obligatorisk, at lastskibe bygget før den 1. juli 2002, der anløber Fællesskabets havne, er i besiddelse af sådant udstyr, og i det øjeblik det er obligatorisk, bør manglende eller fejlbehæftet udstyr føre til tilbageholdelse.
- (14) Flagstatens administration eller klassifikationselskabet bør være i besiddelse af oplysningerne om inspektionresultatet for at sikre en mere effektiv opfølgning af udviklingen i og eventuelt forværringen af skibets tilstand, så man i tide kan træffe afhjælpningsforanstaltninger.
- (15) En olieforureningsulykke kan medføre betydelig skade på miljøet og på økonomien i den berørte region. Det må derfor verificeres, at olietankskibe, som anløber havne i Det Europæiske Fællesskab har tilstrækkelig risikodækning.
- (16) Oplysninger vedrørende inspicerede og tilbageholdte skibe skal være gennemsigtige, da dette er et afgørende element i enhver politik, der sigter på at hindre anvendelsen af skibe, der ikke opfylder sikkerhedskravene. Listen over offentliggjorte oplysninger bør derfor tilføjes navnet på skibets befragter. Offentligheden bør også have så fuldstændig og så klar oplysning som muligt om inspektioner og tilbageholdelser i Fællesskabets havne. Dette gælder navnlig oplysninger om udvidet inspektion af skibene, uanset om den foretages af havnestatens myndigheder eller af klassifikationselskaberne, samt en redegørelse for de foranstaltninger, der er truffet af havnestatens myndigheder eller klassifikationselskaberne efter en tilbageholdelse i henhold til direktivet.
- (17) Det er af afgørende vigtighed at overvåge, hvordan direktivet gennemføres, for at undgå forskelle i sikkerhedsniveauet og konkurrenceforvridning mellem Det Europæiske Fællesskabs havne og regioner. Kommissionen bør derfor være i besiddelse af mere detaljerede oplysninger, navnlig om skibenes bevægelser i havnene, for at kunne foretage en dybtgående undersøgelse af de forhold, direktivet anvendes under. Sådanne oplysninger bør indsendes til Kommissionen tilstrækkelig hyppigt til, at den hurtigere kan skride ind, hvis der konstateres fejl og mangler i forbindelse med direktivets gennemførelse.
- (18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 95/21/EF vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I Rådets direktiv 95/21/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

»Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol af skibsfart.«

(1) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

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

»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 (ITC 69)
- konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147)
- den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92)

samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende koder af bindende karakter, som er gældende den 19. december 2001.

2. »MOU«: Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, som affattet den 19. december 2001.«

3) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

Tilsynsorgan

Medlemsstaterne opretholder passende nationale søfartsadministrationer med det fornødne personale, navnlig kvalificerede inspektører, 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.«

4) Artikel 5, stk. 1, 2 og 3, affattes således:

»1. Det samlede antal inspektioner af skibe, jf. stk. 2 og artikel 7, som årligt skal udføres af myndigheden i de enkelte medlemsstater, skal være på mindst 25 % af det gennemsnitlige årlige antal af individuelle skibe, som anløb dets havne, beregnet på grundlag af de tre seneste kalenderår, som der findes statistikker for.

2. a) Myndigheden sikrer med forbehold af artikel 7a, at alle skibe med en målfaktor, der i henhold til Sirenac-systemet overstiger 50, og som ikke skal gennemgå en udvidet inspektion, inspiceres i henhold til artikel 6, dog under forudsætning af, at

der er gået mindst en måned siden den seneste inspektion i en havn i MOU-området.

b) Ved udvælgelse af andre skibe til inspektion fastsætter myndigheden prioriteringsrækkefølgen som følger:

- skibene i bilag I, del I, skal først udvælges til inspektion, uafhængig af målfaktoren
- skibene i bilag I, del II, prioriteres i henhold til deres målfaktor, jf. Sirenac-systemet; jo højere målfaktor, jo højere prioritering.

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

- at skibet ikke er omfattet af bilag I
- at der ikke efter en tidligere inspektion er indberettet fejl og mangler
- at der ikke som følge af begrundet mistanke (»clear grounds«) bør udføres inspektion
- at skibet ikke er omfattet af stk. 2, litra a).«

5) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Obligatorisk udvidet inspektion af bestemte skibe

1. Et skib, der er klassificeret i en kategori i bilag V, del A, kan underkastes udvidet inspektion efter en periode på 12 måneder siden sidste udvidede inspektion i en havn i en stat, der har undertegnet MOU.

2. Hvis et sådant skib udvælges til inspektion i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, litra b), foretages udvidet inspektion. Der kan dog foretages inspektion i overensstemmelse med artikel 6 i perioden mellem to udvidede inspektioner.

3. a) Rederen eller skibsføreren af et skib, som er omfattet af stk. 1, giver alle oplysningerne i bilag V, del B, til medlemsstatens myndighed for hver havn, som anløbes efter en periode på 12 måneder siden den seneste udvidede inspektion. Disse oplysninger tilvejebringes senest 3 dage før det forventede ankomsttidspunkt i havnen, eller før skibet forlader den forudgående havn, hvis rejsen forventes at vare mindre end tre dage.

b) Ethvert skib, der ikke opfylder bestemmelserne i litra a), underkastes udvidet inspektion i destinationshavnen.

4. Medlemsstaterne sikrer med forbehold af artikel 7a, at der foretages udvidet inspektion af et skib, på hvilket stk. 3 finder anvendelse, og som har en målfaktor på 7 eller derover, i den første havn, som det anløber efter en periode på 12 måneder siden den seneste udvidede inspektion.

Hvis medlemsstaterne, navnlig på grund af problemer i forbindelse med ansættelse og uddannelse af nye inspektører, ikke har mulighed for at øge deres kapacitet så betids, at de kan gennemføre alle yderligere påkrævede inspektioner, kan de gradvis styrke deres inspektionsordning i perioden indtil den 1. januar 2003. Denne periode kan for Rotterdams havns vedkommende forlænges med seks måneder. Kommissionen underretter medlemsstaterne og Europa-Parlamentet herom.

5. Udvidede inspektioner foretages i overensstemmelse med procedurerne i bilag V, del C.

6. Når der er risiko for, at en ændring eller et udkast til ændring af MOU vil kunne svække forpligtelsen til udvidet inspektion i medfør af denne artikel, forelægger Kommissionen straks det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, et udkast til foranstaltninger med henblik på at genindføre målfaktorværdier, der er i overensstemmelse med dette direktivs mål.»

6) Følgende indsættes som artikel 7a:

»Artikel 7a

Procedure i tilfælde af, at visse skibe ikke kan inspiceres

1. I tilfælde, hvor en medlemsstat af operationelle årsager er ude af stand til at foretage inspektion af et skib med en målfaktor på over 50 som nævnt i artikel 5, stk. 2, litra a), eller en obligatorisk udvidet inspektion som nævnt i artikel 7, stk. 4, giver medlemsstaten øjeblikkeligt meddelelse til Sirenac-systemet om, at en sådan inspektion ikke har fundet sted.

2. Sådanne tilfælde indberettes hver sjette måned til Kommissionen med angivelse af årsagerne til, at der ikke er foretaget inspektion af de pågældende skibe.

3. I et givet kalenderår må antallet af inspektioner, der ikke har kunnet foretages, ikke overstige 5 % af det gennemsnitlige årlige antal af individuelle skibe, der kan underkastes inspektion, jf. stk. 1, og som har anløbet havnene i medlemsstaten, beregnet på grundlag af de seneste tre kalenderår, som der findes statistikker for.

4. De skibe, der omhandles i stk. 1, underkastes inspektion i henhold til artikel 5, stk. 2, litra a), eller obligatorisk udvidet inspektion i henhold til artikel 7, stk. 4, alt efter hvad der er relevant, i den næste anløbshavn i Fællesskabet.

5. Inden den 22. juli 2008 ændres den i stk. 3 fastsatte sats på 5 % på grundlag af Kommissionens vurdering, hvis det skønnes hensigtsmæssigt; proceduren i artikel 19 finder anvendelse.»

7) Følgende indsættes som artikel 7b:

»Artikel 7b

Foranstaltninger til adgangsforsbud for bestemte skibe

1. En medlemsstat sikrer, at et skib, som er klassificeret i en af kategorierne i bilag XI, del A, forbydes adgang til

dens havne, undtagen i de i artikel 11, stk. 6, beskrevne situationer, hvis skibet:

enten

- fører flag fra en stat, som er opført på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, og
- er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet MOU,

eller

- fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som »derst risikabel« eller »risikabel«, og
- er blevet tilbageholdt mere end én gang i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet MOU.

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet har fået tilladelse til at forlade den havn, hvor det er blevet tilbageholdt anden eller tredje gang, alt efter omstændighederne.

2. Medlemsstaterne handler med henblik på gennemførelsen af stk. 1 i overensstemmelse med procedurerne i bilag XI, del B.

3. Kommissionen offentliggør hvert halve år oplysninger om skibe, som er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne i medfør af denne artikel.»

8) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Inspektionsrapport til skibsføreren

Så snart en inspektion, en mere detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IX. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren.»

9) Artikel 9:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Det skal over for myndighederne godtgøres, at fejl og mangler, der er blevet bekræftet eller konstateret ved inspektion efter artikel 5, stk. 2, og artikel 7, er eller vil blive udbedret i overensstemmelse med konventionerne.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Når skibsinspektøren på baggrund af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes, skal han anvende kriterierne i bilag VI. I den forbindelse tilbageholdes skibet, hvis det ikke er udstyret med et fungerende VDR-system og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til bilag XII. Kan denne mangel ikke umiddelbart afhjælpes i den havn, hvor tilbageholdelsen finder sted, kan den kompetente myndighed tillade, at skibet fortsætter til den nærmeste havn, hvor mangelen umiddelbart kan afhjælpes, eller kræve, at mangelen afhjælpes inden for maksimalt 30 dage. I den forbindelse finder procedurerne i artikel 11 anvendelse.«

- c) Stk. 5 affattes således:
- »5. Hvis den i artikel 5, stk. 2, og i artikel 7, omhandlede inspektion giver anledning til tilbageholdelse, skal myndighederne straks skriftligt og ved samtidig fremsendelse af inspektionsrapporten underrette administrationen i den stat, hvis flag skibet har ret til at føre (i det følgende benævnt flagadministrationen), eller hvis dette ikke er muligt, konsulen eller i dennes 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 klassifikationscertifikater eller certifikater, der er udstedt på flagstatens vegne i overensstemmelse med internationale konventioner, også underrettes, når det er relevant.«
- 10) Artikel 10, stk. 1, affattes således:
- »1. Et skibs ejer eller reder eller dennes repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse eller adgangsforbud, som myndigheden har truffet. En klage suspenderer ikke tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.«
- 11) Artikel 14, stk. 2, affattes således:
- »2. Medlemsstaterne opretholder foranstaltninger til udveksling af oplysninger og samarbejde mellem deres myndighed og alle andre medlemsstaters myndigheder og den eksisterende operationelle forbindelse mellem deres myndighed, Kommissionen og informationssystemet Sirenac, som er etableret i Saint-Malo, Frankrig.
- Skibsinspektørerne konsulterer med henblik på udførelse af inspektionerne i artikel 5, stk. 2, og artikel 7, de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis.«
- 12) Artikel 15, stk. 2, affattes således:
- »2. Oplysningerne i bilag VIII, del I og II, samt oplysninger om ændring af skibets klasse, suspension eller udelukkelse af klassen i artikel 15, stk. 3, i direktiv 94/57/EF bør foreligge i Sirenac-systemet. De offentliggøres via informationssystemet Equasis hurtigst muligt efter inspektionens afslutning eller ophævelsen af tilbageholdelsen.«
- 13) I artikel 15 indsættes følgende stykke:
- »5. Bestemmelserne i denne artikel berører ikke medlemsstaternes nationale lovgivning om erstatningsansvar.«
- 14) I artikel 16 indsættes følgende nye stykke:
- »2a. Såfremt et fartøj tilbageholdes på grund af fejl og mangler eller manglende gyldige certifikater i henhold til artikel 9 og bilag VI, oppebæres alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen af skibets ejer eller reder.«
- 15) Artikel 17 og 18 affattes således:
- »Artikel 17
- Oplysninger om overvågning af gennemførelsen**
- Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag X nævnte oplysninger med den i bilaget nævnte hyppighed.
- Artikel 18
- Forskriftsudvalg**
1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i direktiv 93/75/EØF.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.
- Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.«
- 16) I artikel 19 affattes indledningen og litra a), således:
- »Dette direktiv kan, uden at anvendelsesområdet udvides, ændres efter proceduren i artikel 18, stk. 2, med henblik på
- a) at tilpasse forpligtelserne som anført i artikel 5, bortset fra de 25 % i stk. 1, og i artikel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 og 17, og i de bilag, som disse artikler henviser til, på grundlag af de erfaringer, der indhøstes ved gennemførelsen af dette direktiv og under hensyntagen til udviklingerne i MOU.«
- 17) Følgende indsættes som artikel 19a:
- »Artikel 19a
- Sanktioner**
- Medlemsstaterne fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.«
- 18) Følgende stykke indsættes i artikel 20:
- »4. Desuden underretter Kommissionen regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne.«
- 19) Bilag I, del II, erstattes med teksten i bilag I til nærværende direktiv.
- 20) I bilag II
- a) erstattes punkt 10 af følgende punkter:
- »10. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document)
- 10a. Certifikater udstedt i overensstemmelse med STCW-konventionen«

- b) tilføjes følgende som punkt 35:
- »35. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for olieforureningsskade (den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening).«
- 21) I bilag III, punkt 1, erstattes »II-8 og II-11« med »og II-8«.
- 22) Bilag V erstattes med teksten i bilag II til nærværende direktiv.
- 23) Bilag VI ændres således:
- a) Følgende tilføjes i punkt 2 (»Anvendelse af de fundamentale kriterier«):
- »14. i tilfælde af en ulykke at afgive så mange oplysninger som muligt.«
- b) I punkt 3.1 erstattes ordene »Manglende gyldige certifikater« med ordene »Manglende gyldige certifikater og dokumenter«.
- c) Følgende tilføjes i punkt 3.2.:
- »15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til Solas 74, kapitel XI, regel nr. 2.
16. Manglende eller fejlbehæftet VDR-system, når anvendelse af en sådan er obligatorisk.«
- d) I punkt 3.6. tilføjes følgende:
- »5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol-konventionen.«
- 24) Bilag VIII erstattes med teksten i bilag III til dette direktiv.
- 25) Bilag IX, X, XI og XII tilføjes, idet teksten foreligger i bilag IV til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv

senest den 22. juli 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen 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 3

Kommissionen gennemfører en evaluering af direktivets gennemførelse senest 22. juli 2006. Evalueringen omfatter en undersøgelse af bl.a. antallet af havnestsinspektører i de enkelte medlemsstater og antallet af gennemførte inspektioner, inklusive obligatoriske udvidede inspektioner. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af denne undersøgelse og træffer på grundlag af denne evaluering afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt at forelægge forslag om ændring af direktivet eller forslag til yderligere lovgivning på dette område.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. december 2001.

På Europa-Parlamentets vegne

N. FONTAINE
Formand

På Rådets vegne

A. NEYTS-UYTTEBROECK
Formand

BILAG I

»II. Generel målfaktor

Følgende skibe skal først og fremmest synes:

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.
 2. Skibe, der ikke er blevet synet af en medlemsstat i de seneste seks måneder.
 3. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udstyr, som er udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og hvor klassifikationscertifikaterne er udstedt af organisationer, der ikke er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF.
 4. Skibe, hvis flagstat er opført på den sortliste, som offentliggøres i årsrapporten fra MOU.
 5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på visse betingelser, f.eks.:
 - a) fejl og mangler, der skal være udbedret før afsejlingen
 - b) fejl og mangler, der skal udbedres i næste anløbshavn
 - c) fejl og mangler, der skal udbedres inden 14 dage
 - d) fejl og mangler, hvortil der er knyttet andre specifikke betingelser.
- Hvis der er truffet foranstaltninger i forbindelse med skibet, og alle fejl og mangler er blevet afhjulpet, tages dette i betragtning.
6. Skibe, hvor der er blevet konstateret fejl og mangler under en tidligere inspektion, alt efter antallet af fejl og mangler.
 7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn.
 8. Skibe fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til dette direktivs artikel 2.
 9. Skibe, der er klassificeret i et klassifikationsselskab, hvis mangelfrekvens ligger over gennemsnittet.
 10. Skibe i kategorierne i bilag V, del A.
 11. Skibe, der er over 13 år gamle.

Myndighederne skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i den generelle målfaktor i Sirenac-informationssystemet i henhold til MOU, bilag I, afsnit I. Større målfaktor betyder højere prioritering. Den generelle målfaktor er summen af de gældende faktorværdier som defineret inden for rammerne af MOU. Punkt 5, 6 og 7 gælder kun for inspektioner, der er foretaget i de seneste 12 måneder. Den generelle målfaktor omfatter mindst summen af værdierne i punkt 3, 4, 8, 9, 10 og 11.

Med henblik på artikel 7, stk. 4, skal den generelle målfaktor dog ikke tage hensyn til punkt 10.«

BILAG II

»BILAG V

A. SKIBSKATEGORIER, DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION (jf. artikel 7, stk. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe, der er over 10 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
2. Massegodsskibe, der er over 12 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Olietankskibe med en bruttotonnage på over 3 000 GT, og som er mere end 15 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
4. Passagerskibe, der er over 15 år gamle, undtagen passagerskibe som nævnt i artikel 2, litra a) og b), i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer⁽¹⁾.

B. OPLYSNINGER, DER MEDDELES MYNDIGHEDERNE (jf. artikel 7, stk. 3, litra a))

- A. navn
- B. flag
- C. eventuelt IMO-identifikationsnummer
- D. dødvægt i ton
- E. skibets byggedato på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
- F. for tankskibe:
 - F.a. konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog
 - F.b. lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inertede
 - F.c. lastens omfang og art
- G. sandsynlige ankomsttidspunkter til destinationshavnen eller lodsstationen som krævet af myndighederne
- H. planlagt varighed af ophold i havn
- I. planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)
- J. planlagte lovpligtige skibssyn og omfattende vedligeholdelses- og reparationsarbejde, der skal udføres i destinationshavnen.

C. PROCEDURER FOR UDVIDET INSPEKTION AF BESTEMTE SKIBSKATEGORIER (jf. artikel 7, stk. 5)

En udvidet inspektion skal omfatte mindst følgende, dog under hensyn til den praktiske gennemførlighed eller eventuelle begrænsninger i forbindelse med personers sikkerhed, skibet eller havnen. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre udførelse af visse operationer om bord i fare, f.eks. lastoperationer, hvis der samtidig med operationerne kræves udført prøver, som påvirker dem direkte.

1. SKIBE GENERELT (kategorier i del A)

- Strømafbrydelse og igangsættelse af nødgenerator.
- Inspektion af nødbelysningsanlæg.
- Funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger forbundet til hovedbrandledning.

⁽¹⁾ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

- Funktionsprøvning af læsepumper.
- Lukning af vandtætte døre.
- Affiring af en søværts redningsbåd.
- Prøvning af fjernstyret nødstop for f.eks. kedler, ventilations- og brændstofpumper.
- Prøvning af styremaskine, herunder hjælpedstyr.
- Inspektion af nødstrømkilde til radioanlæg.
- Inspektion og så vidt muligt prøvning af maskinrumsseparator.

2. GAS- OG KEMIKALIETANKSKIBE

For gas- og kemikalietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende:

- Lasttankkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.
- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder deres kalibrering. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr (sugepumper) med et tilstrækkeligt 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 egnethedscertifikatet 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 egnethedscertifikatet 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.

3. MASSEGODSSKIBE

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

- Eventuel korrosion i dækmaskineriets fundamenter.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskotter.
- Adgang til lastrum.
- Kontrol af, at følgende dokumenter befinder sig om bord, kontrol af dem og bekræftelse af, at flagstaten eller klassifikationselskabet har påtegnet dem:
 - 1) strukturelle synsrapporter
 - 2) rapporter om skibets tilstand
 - 3) rapporter om tykkelsesmålinger
 - 4) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolution A.744(18).

4. OLIETANKSKIBE

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

- Fastinstalleret skumslukningssystem på dækket.
- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.
- Inspektion af brandspøjd til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inert gas.
- Ballasttanke: mindst en af ballasttankene i skibets lastområde skal i første omgang undersøges fra tankens mandehul/adgangen fra dækket, og den skal undersøges indefra, hvis inspektøren fastslår, at der er klar begrundelse for yderligere inspektion.
- Kontrol af, at følgende dokumenter befinder sig om bord, kontrol af dem og bekræftelse af, at flagstaten eller klassifikationselskabet har påtegnet dem:
 - 1) strukturelle synsrapporter
 - 2) rapporter om skibets tilstand
 - 3) rapporter om tykkelsesmålinger
 - 4) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolution A.744(18).

5. PASSAGERSKIBE, DER IKKE ER OMFATTET AF DIREKTIV 1999/35/EF

Udvidet inspektion for passagerskibe omfatter foruden forholdene under del C, punkt 1, 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 med skibsførerens eller rederens samtykke fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn. Inspektørerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver eller fremkalde situationer, der efter skibsførerens skøn kan bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.«.

BILAG III

Bilag VIII affattes således:

»BILAG VIII

Offentliggørelse af oplysninger vedrørende tilbageholdelser og inspektioner i medlemsstaternes havne (jf. artikel 15)

I. Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 1, skal omfatte følgende:

- skibets navn
- IMO-nummer
- skibstype
- tonnage (gt)
- byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
- navn og adresse på skibets ejer eller reder
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af fartøjet, og typen af charter
- flagstat
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, som har udstedt eventuelle klassifikationscertifikater for det pågældende skib
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til det pågældende skib i overensstemmelse med gældende konventioner, inklusive angivelse af de udstedte certifikater
- havn og dato for seneste udvidede inspektion og angivelse af eventuel tilbageholdelse
- havn og dato for seneste udvidede syn og angivelse af den organisation, som har udført synet
- antallet af tilbageholdelser i de seneste 24 måneder
- land og havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted
- dato for ophævelse af tilbageholdelsen
- tilbageholdelsens varighed, angivet i dage
- antallet af konstaterede fejl og mangler og grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde
- beskrivelse af de af myndighederne og, hvis det er relevant, klassifikationsselskabet truffede opfølgingsforanstaltninger i forbindelse med tilbageholdelsen
- når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde
- i givet fald angivelse af, om det klassifikationsselskab eller andet private organ, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
- beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft, eller som er blevet nægtet adgang til en havn i Fællesskabet.

II. De oplysninger om inspicerede skibe, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 2, skal omfatte følgende:

- skibets navn
- IMO-nummer
- skibstype
- tonnage (gt)
- byggeår
- navn og adresse på skibets ejer eller reder
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af fartøjet, og typen af charter

-
- flagstat
 - klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til det pågældende skib
 - klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til det pågældende skib i overensstemmelse med gældende konventioner, inklusive angivelse af de udstedte certifikater
 - land, havn og dato, hvor inspektion blev foretaget
 - antallet og karakteren af fejl og mangler.«
-

BILAG IV

Følgende tilføjes som bilag IX, X, XI og XII:

»BILAG IX

Inspektionsrapport i henhold til artikel 8

Inspektionsrapporten skal mindst omfatte følgende:

I. *Generelt*

1. Den myndighed, der har udarbejdet rapporten
2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted
3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret
4. Flag
5. Skibstype
6. IMO-nummer
7. Kaldesignal
8. Tonnage (gt)
9. Dødvægt i ton (hvis relevant)
10. Byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til skibet
12. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med gældende konventioner
13. Navn og adresse på skibets ejer eller reder
14. Navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af fartøjet, og typen af charter for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse
16. Angivelse af, at detaljerede oplysninger vedrørende en inspektion eller en tilbageholdelse, kan offentliggøres.

II. *Oplysninger vedrørende inspektionen:*

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt det eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato
2. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere detaljeret eller en udvidet inspektion)
3. Inspektionstype (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion)
4. Fejlens og manglernes art
5. Trufne foranstaltninger.

III. *Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse:*

1. Dato for beslutning om tilbageholdelse
2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse
3. Arten af de fejl og mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse (henvisninger til konventionerne, hvis relevant)
4. Oplysninger om det seneste mellemliggende eller årlige syn

5. Hvis relevant, angivelse af, om det klassifikationselskab, eller andet private organ, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
6. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen i henhold til artikel 17

1. Medlemsstaterne meddeler senest den 1. april hvert år Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det foregående år.

- 1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol af skibe.

Oplysningerne sendes til Kommissionen under anvendelse af nedenstående skema.

Havn/Område	Antal inspektører på fuld tid	Antal inspektører på deltid ⁽¹⁾	Omregning til fuld tid
Havn X.....			
Havn Y.....			
I ALT			

⁽¹⁾ Hvis de inspektioner, der udføres i forbindelse med havnestatskontrol, kun udgør en del af inspektørens arbejde, omregnes det samlede antal inspektører til fuldtidsbeskæftigede inspektører.

Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn og det geografiske område, der dækkes af en inspektør, eller et team af inspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant. Samme inspektør kan arbejde i mere end en havn/et geografisk område.

- 1.2. Samlet antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan.

2. Medlemsstaterne skal enten

- a) hver sjette måned tilsende Kommissionen en liste over bevægelser af de individuelle skibe, der har anløbet deres havne, bortset fra regelmæssig færgedrift, med angivelse af skibenes IMO-nummer og ankomsttidspunkt, eller som alternativ
- b) meddele Sirenac IMO-nummer og ankomsttidspunkt for de skibe, der dagligt har anløbet deres havne, bortset fra regelmæssig færgedrift.

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen en oversigt over den regelmæssige færgedrift, der er nævnt i litra a) og b), senest seks måneder efter gennemførelsen af dette direktiv og derefter hver gang, der indtræffer forandringer i den regelmæssige færgedrift.

BILAG XI

A. SKIBSKATEGORIER MED ADGANGSFORBUD I FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7b, stk. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe
2. Bulkcarriers
3. Olietankskibe
4. Passagerskibe

B. PROCEDURER FOR ADGANGSFORBUD TIL FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7b, stk. 2)

1. Hvis betingelserne i artikel 7b er overholdt, underretter myndigheden i den havn, hvor anden eller tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, alt efter omstændighederne, skriftligt kaptajnen samt skibets ejer eller reder om, at der nedlægges adgangsforbud mod skibet.

Myndigheden underretter ligeledes flagstatens administration, det pågældende klassifikationselskab, de øvrige medlemsstater, Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og MOU-sekretariatet herom.

Adgangsforbuddet får virkning, når skibet har fået tilladelse til at forlade havnen efter udbedring af de fejl og mangler, der forårsagede tilbageholdelsen.

2. For at få adgangsforbuddet ophævet skal ejeren eller rederen rette en formel anmodning til myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Denne anmodning skal ledsages af et certifikat fra flagstatens administration om, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i de internationale konventioner. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, når det er relevant, ledsages af et certifikat fra det klassifikationselskab, hvor skibet er klassificeret, om, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet.
3. Adgangsforbuddet kan kun ophæves efter fornyet inspektion af skibet i en havn, der godkendes af inspektørerne fra myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet, og hvis der til medlemsstatens tilfredshed forelægges dokumentation for, at fartøjet fuldt ud overholder gældende krav i de internationale konventioner.

Hvis den godkendte havn er beliggende i Fællesskabet, kan medlemsstatens myndighed i destinationshavnen efter aftale med myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet, give skibet tilladelse til at fortsætte til den pågældende destinationshavn med det ene formål at kontrollere, at skibet opfylder de betingelser, der er nævnt i stk. 2.

Den fornyede inspektion foretages som en udvidet inspektion, der mindst skal omfatte alle de relevante punkter i bilag V, del C.

Alle omkostninger ved denne udvidede inspektion afholdes af ejeren eller rederen.

4. Hvis resultatet af den udvidede inspektion er tilfredsstillende for medlemsstaten, jf. stk. 2, ophæves adgangsforbuddet. Skibets ejer eller reder informeres skriftligt herom.

Myndigheden meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationselskab, de øvrige medlemsstater, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Centre Administratif des Affaires Maritimes og MOU-sekretariatet.

5. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne stilles til rådighed i Sirenac-systemet og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 og i bilag VIII.

BILAG XII

International krav og fællesskabskrav til udstyr til optegnelse af rejsedata (VDR-systemer)

Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, skal have et VDR-system, som opfylder funktionskravene i IMO-resolusion A.861 (20) og prøvningskravene i standard 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Komité (IEC), når de anløber en havn i Fællesskabet:

- passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere
- ro-ro passagerskibe, der er bygget før den 1. juli 2002: senest ved den første inspektion den 1. juli 2002
- andre passagerskibe end ro-ro passagerskibe, der er bygget før den 1. juli 2002: senest den 1. januar 2004
- andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3 000 og derover, og som er bygget den 1. juli 2002.

Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, og som er bygget før den 1. juli 2002, skal have et VDR-system, som opfylder de relevante IMO-standarder, når de anløber en havn i Fællesskabet:

- lastskibe med en bruttotonnage på 20 000 og derover: senest den dato, der er fastlagt af IMO, eller hvis IMO ikke har truffet beslutning herom, senest den 1. januar 2007
 - lastskibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, men under 20 000: senest den dato, der er fastlagt af IMO, eller hvis IMO ikke har truffet beslutning herom, senest den 1. januar 2008.«
-