

Den Europæiske Unions Tidende

C 198 E

51. årgang

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

5. august 2008

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	III <i>Forberedende retsakter</i>	
	RÅDET	
2008/C 198 E/01	Fælles holdning (EF) nr. 20/2008 vedtaget af Rådet den 6. juni 2008 i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol (omarbejdning) ⁽¹⁾	1

DA

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 20/2008

vedtaget af Rådet den 6. juni 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/.../EF af ... om havne-
statskontrol (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 198 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol af skibsfart ⁽⁴⁾ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) Søulykker og forurening af medlemsstaternes have og kyster giver Fællesskabet anledning til alvorlig bekymring.
- (3) Fællesskabet er også interesseret i leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibe.
- (4) Sikkerheden, forureningsforebyggelsen 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 konventioner, internationale koder og resolutioner.

- (5) Ansvar for kontrollen med, om skibe overholder internationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, påhviler hovedsagelig flagstaten. Flagstaten, der eventuelt støtter sig på anerkendte organisationer, garanterer fuldt ud for, at de inspektioner og syn, der er nødvendige for at udstede de relevante certifikater, er fuldstændige og effektive. Ansvar for vedligeholdelsen af skibets stand og dets udstyr efter synet med henblik på at opfylde kravene i konventioner, som skibet er omfattet af, påhviler rederiet. Men flere flagstater har ikke gennemført og håndhævet de internationale standarder på forsvarlig vis. Kontrollen med, om de internationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord er opfyldt, bør derfor som endnu et værn mod sejlads med skibe, der ikke overholder standarderne også varetages af havnestaten, men i erkendelse af, at havnestatskontrollens inspektion ikke er et syn, og at de relevante inspektionsskemaer ikke er sødygtighedsbeviser.

- (6) 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, bør hindre konkurrenceforvridning.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25. april 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 6. juni 2008 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktiv senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

- (7) Rederibranchen er sårbar over for terrorhandlinger. Sikringsforanstaltninger inden for transport bør gennemføres effektivt, og medlemsstaterne bør føre nøje tilsyn med overholdelsen af sikringsreglerne ved at udføre sikringskontrol.

- (8) Der bør arbejdes videre på grundlag af erfaringerne på Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU), som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.
- (9) Det Europæiske Agentur For Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 ⁽¹⁾, bør yde den nødvendige bistand til sikring af, at havnestatskontrolordningen gennemføres ensartet og effektivt. Agenturet bør navnlig bidrage til at udvikle og implementere dels den inspektionsdatabase, der skal oprettes i medfør af dette direktiv, dels en harmoniseret fællesskabsordning for medlemsstaternes efteruddannelse af havnestatsinspektører og evaluering af disses kompetencer.
- (10) En effektiv ordning for havnestatskontrol bør tilstræbe, at alle skibe, som anløber Den Europæiske Unions havne, med jævne mellemrum inspiceres. Inspektionen bør koncentreres om skibe, der ikke opfylder standarderne, mens skibe af høj kvalitet, dvs. skibe, hvis inspektionsrapporter er tilfredsstillende, eller hvis flagstat opfylder Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) medlemsstaters auditsystem, bør belønnes med mindre hyppige inspektioner. Sådanne nye inspektionsregler bør indarbejdes i Fællesskabets ordning for havnestatskontrol, så snart de forskellige aspekter heraf er nærmere fastlagt, på grundlag af en ordning med deling af inspektionerne, hvorved hver medlemsstat yder et rimeligt bidrag til opfyldelsen af Fællesskabets mål om en omfattende inspektionsordning. Endvidere bør medlemsstaterne ansætte og bibeholde det fornødne personale, herunder kvalificerede skibsinspektører, under hensyn til skibstrafikkens omfang og karakteristika i hver enkelt havn.
- (11) Inspektionsordningen i dette direktiv tager hensyn til det arbejde, der er gjort i Paris MOU. Da der skal opnås enighed på fællesskabsplan om enhver udvikling, der er en følge af arbejdet i Paris MOU, inden den finder anvendelse i EU, bør der etableres og opretholdes en tæt koordinering mellem Fællesskabet og Paris MOU for at opnå størst mulig konvergens.
- (12) Kommissionen bør forvalte og ajourføre inspektionsdatabasen i tæt samarbejde med Paris MOU. Inspektionsdatabasen bør indeholde inspektionsdata fra medlemsstaterne og alle de stater, der er parter i Paris MOU. Så længe Fællesskabets informationssystem for søfarten, SafeSeaNet, ikke er fuldt operationelt og ikke muliggør en automatisk registrering i inspektionsdatabasen af data vedrørende skibes anløb af havne, bør medlemsstaterne sende Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at sikre en korrekt overvågning af anvendelsen af dette direktiv, navnlig for så vidt angår skibenes bevægelser.
- På grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne indsender, bør Kommissionen fra inspektionsdatabasen udtrække data om skibenes risikoprofil, om skibe, der skal inspiceres og om skibenes bevægelser og bør beregne hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser. Inspektionsdatabasen bør også kunne samkøres med andre EF-databaser om sikkerhed til søs.
- (13) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at gennemgå den metode, der bruges til at beregne den hvide, grå og sorte liste over flagstater inden for rammerne af Paris MOU, for at sikre, at den er retfærdig, især med hensyn til den måde, den behandler flagstater med små flåder.
- (14) Reglerne og procedurerne for havnestatskontrolinspektion, herunder kriterier for tilbageholdelse af skibe, bør 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.
- (15) Skibe, der anløber havne i Fællesskabet, skal underkastes periodiske og yderligere inspektioner, der omfatter en undersøgelse af på forhånd definerede områder for hvert skib, og de vil variere afhængig af skibstypen, inspektionstypen og resultaterne af tidligere havnestatskontrolinspektioner. Inspektionsdatabasen bør rumme elementer, hvormed der kan udpeges risikoområder, som skal kontrolleres ved hver inspektion.
- (16) Visse skibskategorier udgør en stor ulykkes- eller forureningsrisiko, når de har nået en vis alder, og de bør derfor underkastes en udvidet inspektion. De nærmere bestemmelser om en sådan udvidet inspektion bør fastlægges.
- (17) Under den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv, afhænger intervallerne mellem de periodiske inspektioner på skibe af disses risikoprofil, som er baseret på en række generiske og historiske parametre. For højrisikoskibe bør intervallet ikke overstige seks måneder.
- (18) Med henblik på at forsyne de kompetente havnestatskontrolmyndigheder med oplysninger om skibe i havn, fremsender havnemyndighederne eller de myndigheder eller instanser, der er udpeget til det, meddelelse om skibes ankomst, så vidt muligt så snart de modtages, afhængigt af bl.a. deres kapacitet til at afsætte tilstrækkelige ressourcer uden for deres normale kontortid.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 1891/2006 (EUT L 394 af 30.12.2006, s. 1).

- (19) Nogle skibe udgør en klar risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet på grund af deres ringe tilstand, flagstatens præstationer, og deres fortid. Det er derfor legitimt, at Fællesskabet sørger for, at sådanne skibe ikke kommer ind i medlemsstaternes havne. Forbuddet mod adgang bør være proportionelt og vil kunne resultere i et tidsubestemt forbud mod adgang, hvis skibets operatør konsekvent undlader at afbøde manglerne på trods af gentagne forbud mod adgang og tilbageholdelser i havne i Fællesskabet. Dette tidsubestemte forbud mod adgang bør kun hæves, hvis en række betingelser, der skal sikre, at det pågældende skib kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare, og som navnlig vedrører skibets flagstat og rederi, er opfyldt. Listen over skibe, som er blevet nægtet adgang til havne i Fællesskabet, bør offentliggøres af hensyn til gennemsigtigheden.
- (20) For at begrænse byrden ved gentagne inspektioner for visse myndigheder og rederier, bør syn, som en værtssat, der ikke er fartøjets flagstat, foretager af ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i henhold til 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⁾, og som mindst omfatter alle punkter i en udvidet inspektion, tages med i betragtning ved beregningen af skibets risikoprofil, intervallerne mellem inspektionerne og hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelse. Kommissionen bør endvidere undersøge, om der vil være hensigtsmæssigt fremtidigt at ændre direktiv 1999/35/EF med henblik på at højne sikkerhedsniveauet for drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer til og fra medlemsstaternes havne.
- (21) Fejl og mangler, som skyldes, at relevante konventioner ikke overholdes, bør afhjælpes. Skibe, hvor det er påkrævet at afhjælpe fejl og mangler, bør, når de konstaterede fejl og mangler udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, tilbageholdes, indtil disse fejl og mangler er afhjulpet.
- (22) Der bør være ret til at klage over afgørelser om tilbageholdelse truffet af myndighederne for at undgå urimelige afgørelser, som kan give anledning til unødvendig tilbageholdelse og forsinkelse.
- (23) Myndigheder og skibsinspektører, der deltager i havnestatskontrol, bør ikke befinde sig i en interessekonflikt i forhold til inspektionshavnen eller de inspicerede skibe eller dermed forbundne interesser. Skibsinspektører bør have relevante kvalifikationer og bør efteruddannes for at vedligeholde og forbedre deres kompetence inden for inspektion. Medlemsstaterne bør samarbejde om at udvikle og fremme en harmoniseret fællesskabsordning for skibsinspektørers efteruddannelse og evalueringen af disses kompetencer.
- (24) Lodser og havnemyndigheder eller -instanser bør have mulighed for at give nyttige oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder konstateret om bord på skibe.
- (25) Klager over leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe bør gøres til genstand for undersøgelser. Klageren bør informeres om, hvilke foranstaltninger der er truffet i anledning af klagen.
- (26) 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.
- (27) Da inspektionsdatabasen er en vigtig del af havnestatskontrollen, bør medlemsstaterne sikre, at den ajourføres under hensyn til fællesskabskravene.
- (28) Offentliggørelse af oplysninger om skibe og deres operatører eller rederier, 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. For så vidt angår de oplysninger, der skal stilles til rådighed, bør Kommissionen etablere et tæt samarbejde med Paris MOU og tage hensyn til alle de offentliggjorte oplysninger for at undgå unødigt dobbeltarbejde. Medlemsstaterne bør kun skulle afgive de relevante oplysninger en gang.
- (29) Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som gør tilbageholdelse af skibe berettiget, herunder udgifter til ophævelse af et adgangsforbud, bør afholdes af rederen eller operatøren.
- (30) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør 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 ⁽²⁾.
- (31) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv for at gennemføre efterfølgende ændringer af konventioner, internationale koder og resolutioner i forbindelse hermed og for at fastlægge gennemførelsesbestemmelser for bestemmelserne i artikel 7 og 9. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i

⁽¹⁾ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1. Direktiv senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Afgørelse ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

- (32) Målene for dette direktiv, nemlig at begrænse sejladsen med skibe, der ikke overholder standarderne, i farvande, der hører under medlemsstaternes jurisdiktion ved at forbedre Fællesskabets inspektionssystem for søgående skibe, og udvikling af muligheder for en forebyggende indsats inden for havforurening, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (33) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning bør begrænses til de bestemmelser, der udgør en materiel ændring af direktiv 95/21/EF. Forpligtelsen til at gennemføre de uændrede bestemmelser følger af nævnte direktiv.

- (34) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

- (35) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽¹⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem nærværende direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

- (36) For ikke at pålægge indlandsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater undtages fra bestemmelserne i dette direktiv i en bagatelregel, hvilket indebærer, at sådanne medlemsstater ikke skal gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.

- (37) For at tage hensyn til den omstændighed, at de franske oversøiske departementer hører til et andet geografisk område, i vid udstrækning er parter i andre regionale havnestatskontrollmemoranda end Paris MOU og har meget begrænsede trafikstrømme med det europæiske fastland, bør den pågældende medlemsstat have tilladelse til at udelukke disse havne fra den havnestatskontrolordning, der gælder i Fællesskabet —

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 standarderne; dette skal ske ved:

- a) at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant fællesskabslovgivning om sikkerhed til søs, om maritim sikring, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører
- b) at opstille fælles kriterier for havnestats kontrol med skibe og at harmonisere procedurerne for inspektion og tilbageholdelse med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU
- c) at gennemføre en havnestatskontrolordning i Fællesskabet, som er baseret på de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, med det formål at inspicere alle skibe med en hyppighed, der er afhængig af deres risikoprofil, således at skibe, der frembyder en højere risiko, underkastes en mere detaljeret og hyppigere inspektion.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »konventioner«: følgende konventioner samt protokoller og ændringer hertil og tilhørende koder af bindende karakter i den gældende affattelse:
 - a) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)
 - b) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas 74)
 - c) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (Marpol 73/78)
 - d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW 78)
 - e) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (Colreg 72)

⁽¹⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

- f) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)
- g) konventionen af 1976 om minimumsnormer i handels-skibe (ILO nr. 147)
- h) den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92).
- 2) »Paris MOU«: Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, i den gældende affattelse.
- 3) »Regler og procedurer for IMO-medlemsstaternes frivillige auditordning«: IMO-forsamlingens resolution A.974(24).
- 4) »Paris MOU-region«: det geografiske område, hvor de stater, der er parter i Paris MOU, foretager inspektioner inden for rammerne af Paris MOU.
- 5) »skib«: ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens.
- 6) »grænseflade mellem skib og havn«: det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser.
- 7) »skib for anker«: et skib, der er i havn eller i et andet område inden for en havns jurisdiktion, men som ikke ligger ved kaj, og som indgår i en grænseflade mellem skib og havn.
- 8) »skibsinspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder.
- 9) »kompetent myndighed«: en søfartsmyndighed med ansvar for havnestatskontrol i henhold til dette direktiv.
- 10) »kompetent maritim sikringsmyndighed«: en kompetent maritim sikringsmyndighed, jf. definitionen i artikel 2, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter ⁽¹⁾.
- 11) »natperiode«: et tidsrum på mindst 7 timer, som fastsat ved national lovgivning, der under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00.
- 12) »indledende inspektion«: en skibsinspektørs besøg om bord på et skib for at udføre kontrol af, at de relevante konventioner og bestemmelser er overholdt, herunder som minimum den kontrol, der kræves ifølge artikel 12, stk. 1.
- 13) »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 12, stk. 3, underkastes en grundig undersøgelse, som omfatter skibets konstruktion, udrustning, bemanning, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord.
- 14) »udvidet inspektion«: en inspektion, der som minimum omfatter forholdene i bilag VII. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 12, stk. 3.
- 15) »klage«: enhver oplysning eller indberetning forelagt af enhver person med legitim interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed, leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening.
- 16) »tilbageholdelse«: et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt.
- 17) »adgangsforbud«: en afgørelse udstedt til skibsføreren, til det ansvarlige rederi og til flagstaten, hvori det meddeles, at skibet vil blive nægtet adgang til Fællesskabets havne.
- 18) »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 uforsvarlig.
- 19) »rederi«: ejeren af skibet eller en anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden).
- 20) »anerkendt organisation«: et klassifikationsselskab eller en anden privat instans, der udfører myndighedsopgaver på vegne af en flagstats administration.
- 21) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med konventioner.
- 22) »klassificeringscertifikat«: et dokument, der bekræfter overensstemmelsen med Solas 74, kapitel 11-1, Del A-1, regel 3-1.
- 23) »inspektionsdatabase«: informationssystemet vedrørende havnestatskontrollata i Fællesskabet og Paris MOU-regionen.

⁽¹⁾ EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for ethvert skib, der anløber en havn i en medlemsstat, med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, og dets besætning.

Når der i dette direktiv henvises til skibe, der anløber en havn, er skibe for anker ligeledes omfattet af dette direktiv, medmindre andet er angivet.

Frankrig kan beslutte, at havnene i dette stykke ikke omfatter havne i de oversøiske departementer, der er omhandlet i traktatens artikel 299, stk. 2.

Hvis en medlemsstat foretager en inspektion af et skib, der befinder sig i farvande under dens jurisdiktion, men som ikke er i havn, betragtes inspektionen som en inspektion i dette direktivs forstand.

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

Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv.

De giver senest på datoen for direktivets gennemførelse Kommissionen meddelelse om det samlede antal fartøjer og antallet af skibe, der anløb deres havne i løbet af ovennævnte treårsperiode, og underretter Kommissionen om enhver væsentlig ændring af ovennævnte tal.

2. For skibe med bruttotonnage under 500 anvender medlemsstaterne de krav i en relevant konvention, 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 Paris 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-erhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt.

Artikel 4

Inspektionsbeføjelser

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at være juridisk beføjet til at udføre de i dette direktiv omhandlede inspektioner om bord på udenlandske skibe i overensstemmelse med international ret.

2. Medlemsstaterne opretholder passende kompetente myndigheder med det fornødne personale, navnlig kvalificerede inspektører, til inspektion af skibe, og iværksætter de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at inspektørerne udfører deres opgaver som fastlagt i dette direktiv, og navnlig at de er til rådighed for at gennemføre inspektioner i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 5

Inspektionsordning og de årlige forpligtelser til inspektion

1. Medlemsstaterne foretager inspektioner i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er omhandlet i artikel 11, og bestemmelserne i bilag II.

2. Med henblik på at overholde sin årlige inspektionsforpligtelse skal hver medlemsstat

a) inspicere alle prioritet I-skibe som omhandlet i artikel 11, litra a), der anløber dens havne, og

b) foretage et årligt antal inspektioner af prioritet I- og prioritet II-skibe som omhandlet i artikel 11, litra a) og b), der mindst svarer til dens andel af det samlede årlige antal inspektioner, der skal udføres i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen. Hver enkelt medlemsstats inspektionsandel fastsættes på grundlag af antallet af individuelle skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne, i forhold til det samlede antal individuelle skibe, der anløber havne i hver stat i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen.

3. Ved beregningen af den i stk. 2, litra b), omhandlede andel af det samlede antal inspektioner, der skal foretages om året i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen, medregnes skibe, der ligger for anker, ikke, medmindre den pågældende medlemsstat har præciseret andet.

Artikel 6

Regler for opfyldelse af inspektionsforpligtelsen

1. En medlemsstat, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i artikel 5, stk. 2, litra a), anses for at have opfyldt sin forpligtelse i henhold til nævnte, hvis manglende inspektioner ikke overstiger

a) 5 % af det samlede antal prioritet I-skibe med højrisikoprofil, der anløber dens havne

- b) 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, bortset fra højrisikoprofilskibe, der anløber dens havne.

Uanset procentsatserne i litra a) og b) skal medlemsstaterne udføre inspektion af skibe, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Fællesskabet.

2. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber havnene, overstiger dennes årlige inspektionsforpligtelse i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt sin forpligtelse, hvis et antal inspektioner af prioritet I-skibe foretaget af medlemsstaten mindst svarer til dens inspektionsandel, og hvis medlemsstaten ikke forbigår mere end 30 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne.

3. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber havnene, er mindre end den inspektionsandel, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt denne forpligtelse, hvis medlemsstaten foretager de inspektioner af prioritet I-skibe, der er krævet i artikel 5, stk. 2, litra a), og inspektion af mindst 85 % af de prioritet II-skibe, der anløber dens havne.

Artikel 7

Tilfælde, hvor visse skibe ikke inspiceres

1. En medlemsstat kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib i følgende situationer:

- a) hvis inspektionen foretages ved skibets næste anløb af en havn i samme medlemsstat, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, og udsættelsen ikke er på mere end 15 dage, eller
- b) hvis inspektionen inden 15 dage kan foretages i en anden anløbshavn i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor den pågældende anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage inspektionen.

Hvis en inspektion udsættes i overensstemmelse med litra a) eller b) og registreres i inspektionsdatabasen, tæller en forbigået inspektion ikke med som en forbigået inspektion for den medlemsstat, der udsatte inspektionen.

2. I følgende undtagelsestilfælde betragtes en inspektion, der af operationelle grunde ikke er foretaget på et prioritet I-skib,

ikke som en forbigået inspektion, forudsat at årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, såfremt:

a) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, eller

b) skibet kun anløber havnen i natperioden. I dette tilfælde træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havnen i natperioden, inspiceres på passende vis.

3. Hvis en inspektion ikke foretages på et skib, der ligger for anker, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, såfremt:

a) skibet inden 15 dage inspiceres i en anden havn i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen i overensstemmelse med bilag II, eller

b) skibet kun anløber havn i natperioden eller i for kort tid til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, eller

c) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, og årsagen til forbigåelsen, for så vidt angår nr. b) og c), er registreret i inspektionsdatabasen.

4. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører reglerne for gennemførelse af denne artikel, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 30, stk. 3.

Artikel 8

Anmeldelse af skibes ankomst

1. Operatøren, dennes repræsentant eller skibsføreren af et skib, der i henhold til artikel 13 kan gøres til genstand for en udvidet inspektion, og som anløber en havn i en medlemsstat, anmelder dets ankomst i overensstemmelse med bilag III.

2. Ved modtagelsen af den anmeldelse, der er omhandlet i stk. 1 og i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet ⁽¹⁾, videregiver havnemyndigheden eller -instansen eller den myndighed eller instans, der er udpeget til det, disse oplysninger til den kompetente myndighed.

3. Al kommunikation omhandlet i denne artikel skal, når det er muligt, ske elektronisk.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

4. De procedurer og formater, som medlemsstaterne opstiller i forbindelse med bilag III, skal opfylde de relevante bestemmelser i direktiv 2002/59/EF med hensyn til skibes anmeldelser.

Artikel 9

Skibes risikoprofil

1. Alle skibe i inspektionsdatabasen skal tildeles en skibsrisikoprofil, der er afgørende for deres respektive prioritering med hensyn til inspektion, intervallerne mellem inspektionerne og formålet med inspektionerne.

2. Et skibs risikoprofil fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske risikoparametre:

a) Generiske parametre

Generiske parametre er baseret på skibstype, alder, flagstat, involverede anerkendte organisationer og rederiets præstationer i overensstemmelse med bilag I, punkt I.1, og bilag II.

b) Historiske parametre

Historiske parametre er baseret på antallet af fejl og mangler og tilbageholdelser i en given periode i overensstemmelse med bilag I, punkt I.2, og bilag II.

3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører reglerne for gennemførelse af denne artikel, særlig med hensyn til:

a) flagstatskriterierne

b) kriterierne om rederiets præstationer

vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 30, stk. 3, og på grundlag af ekspertisen i Paris MOU.

Uanset litra a) skal indgivelsen af et selvevalueringsskema for flagstatens præstationer (SAF) mindst indtil den 1. januar 2011 benyttes som et alternativt kriterium til IMO-medlemsstaternes frivillige auditsystem.

Seks måneder inden den 1. januar 2011 undersøger Kommissionen, hvilke fremskridt der er sket i IMO med hensyn til gennemførelsen af audit-systemet og foreslår passende foranstaltninger til gennemførelse af dette kriterium, herunder om nødvendigt en forlængelse af fristen for indgivelse af IMO-SAF.

Artikel 10

Inspektionernes hyppighed

Skibe, der anløber Fællesskabets havne, skal underkastes periodiske inspektioner eller følgende yderligere inspektioner:

a) Skibe underkastes periodiske inspektioner med på forhånd fastsatte intervaller, der afhænger af skibets risikoprofil, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del I. Intervallet

mellem skibenes periodiske inspektioner forlænges, når risikoen aftager.

b) Skibe underkastes følgende yderligere inspektioner, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:

— Den kompetente myndighed sikrer, at skibe, for hvilke topprioriteringsfaktorerne i bilag I, del II, punkt 2A gør sig gældende, inspiceres.

— Skibe, for hvilke de uventede faktorer i bilag I, del II, punkt 2B gør sig gældende, kan inspiceres. Det overlades til den kompetente myndigheds professionelle skøn, om en sådan yderligere inspektion skal foretages.

Artikel 11

Udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres

Den kompetente myndighed sikrer, at skibene udvælges til inspektion på grundlag af deres risikoprofil, som omhandlet i bilag I, del I, samt når topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende jf. bilag I, del II, punkt 2A og 2B.

Med henblik på inspektionen af skibe

a) udvælger den kompetente myndighed de skibe, der skal have en obligatorisk inspektion, de såkaldte »prioritet I-skibe«, i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er beskrevet i bilag I, del II, punkt 3A

b) kan den kompetente myndighed udvælge skibe, der kan underkastes inspektion, de såkaldte »prioritet II-skibe« i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3B.

Artikel 12

Indledende inspektion og mere detaljerede inspektioner

Medlemsstaterne sikrer, at de skibe, der udvælges til inspektion i overensstemmelse med artikel 11, underkastes en indledende inspektion eller en mere detaljeret inspektion som defineret i det følgende:

1. Myndighederne sørger i forbindelse med hver indledende inspektion af et skib for, at skibsinspektøren som et minimum:

a) kontrollerer de certifikater og dokumenter opført i bilag IV, der skal foreligge om bord i henhold til Fællesskabets maritime lovgivning og konventioner om sikkerhed til søs

b) kontrollerer, om udestående fejl og mangler, som er konstateret ved tidligere inspektioner, som blev foretaget af en medlemsstat eller af en stat, der har undertegnet Paris MOU, er blevet udbedret

c) forvisser sig om, at skibets generelle tilstand, inklusive hygiejnen, er tilfredsstillende, herunder maskinrum og opholdsrum.

2. Når der ved en inspektion som omhandlet i stk. 1 i inspektionsdatabasen er registreret fejl og mangler, der skal udbedres i næste anløbshavn, kan den kompetente myndighed i den pågældende næste havn beslutte ikke at foretage den kontrol, der er omhandlet i stk. 1, litra a) og c).

3. Der skal udføres en mere detaljeret inspektion, som omfatter yderligere kontrol af overholdelsen af de driftsmæssige krav om bord, når der efter den i stk. 1 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 [...].

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.

Afsnit C i bilag V indeholder eksempler på begrundet mistanke.

Artikel 13

Udvidede inspektioner

1. Følgende skibskategorier kan underkastes en udvidet inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A og 3B:

- skibe med højrisikoprofil
- passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle
- skibe med højrisikoprofil eller passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle, i tilfælde af topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer
- skibe, der underkastes fornyet inspektion efter et adgangsforbud udstedt i henhold til artikel 15.

2. Ved modtagelsen af en forudgående anmeldelse fra et skib, der kan underkastes en udvidet periodisk inspektion, skal den kompetente myndighed underrette skibet, hvis der ikke vil blive gennemført en udvidet inspektion.

Rederen eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at den udvidede inspektion kan gennemføres.

Medmindre andet fremgår af de kontrolforanstaltninger, der kræves af hensyn til sikringen, skal sådanne skibe blive i havnen eller ved ankerpladsen, indtil inspektionen er afsluttet.

3. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder også hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 30, stk. 2, foranstaltninger til gennemførelse af bilag VII.

Artikel 14

Retningslinjer og procedurer vedrørende sikkerhed til søs

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres inspektører følger procedurerne og retningslinjerne i bilag VI.

2. For så vidt angår sikringskontrol anvender medlemsstaterne de relevante procedurer i bilag VI til dette direktiv på alle de skibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, 2 og 3, i forordning (EF) nr. 725/2004, som anløber deres havne, medmindre de fører den havnestats flag, hvor inspektionen finder sted.

3. Bestemmelserne i artikel 13 i dette direktiv om udvidet inspektion finder anvendelse på ro-ro-færger og på højhastighedspassagerfartøjer, som omhandlet i artikel 2, litra a) og b), i direktiv 1999/35/EF.

Når et skib er synet i overensstemmelse med artikel 6 og 8 i direktiv 1999/35/EF af en værtsstat, der ikke er skibets flagstat registreres et sådant specifikt syn som en mere detaljeret eller en udvidet inspektion, alt efter tilfældet, i inspektionsdatabasen og der tages hensyn hertil i forbindelse med artikel 9, 10 og 11 i dette direktiv samt ved beregningen af, om de enkelte medlemsstater har opfyldt deres inspektionsforpligtelser for så vidt som alle punkterne i bilag VII er dækket.

Medmindre der er nedlagt forbud mod drift af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj i henhold til artikel 10 i direktiv 1999/35/EF finder bestemmelserne i dette direktiv anvendelse for så vidt angår udbedring af mangler, tilbageholdelse, adgangsforbud, opfølgning af inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud alt efter tilfældet.

4. Om nødvendigt kan Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2, vedtage regler for den harmoniserede gennemførelse af stk. 1 og 2.

Artikel 15

Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe

1. En medlemsstat sikrer, at ethvert skib, der

- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den sorte liste, der på grundlag af oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, er vedtaget i overensstemmelse med Paris MOU, og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller

- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den grå liste, der er vedtaget i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger, registreret i inspektionsdatabasen, og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller
- har fået udstedt forbud mod sejlads i henhold til direktiv 1999/35/EF mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU

forbydes adgang til dens havne, bortset fra de situationer, der er beskrevet i artikel 20, stk. 6.

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet forlader den havn, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud.

2. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra udstedelsen af forbuddet, og først når betingelserne i punkt 3-9 i bilag VIII er opfyldt.

Får skibet pålagt et yderligere adgangsforbud, skal perioden være 12 måneder.

3. Enhver senere tilbageholdelse i en havn i Fællesskabet medfører, at skibet får et tidsubestemt adgangsforbud til alle havne i Fællesskabet. Det tidsubestemte adgangsforbud kan hæves, efter en periode på 36 måneder fra udstedelsen af afgørelsen, men kun såfremt:

- skibet fører flag fra en stat, der hverken er opført på den sorte eller den grå liste, der omhandles i stk. 1
- skibets lovpligtige certifikater og klassifikationscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der 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 dermed ⁽¹⁾
- skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og
- betingelserne i punkt 3-9 i bilag VIII er opfyldt.

4. Medlemsstaterne handler med henblik på gennemførelsen af denne artikel i overensstemmelse med procedurerne i bilag IX.

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Direktiv senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

Artikel 16

Inspektionsrapport til skibsføreren

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

Artikel 17

Klager

Alle klager skal gøres til genstand for en indledende vurdering.

Hvis den kompetente myndighed anser klagen for åbenbart ubegrundet, meddeler den klageren sin afgørelse og begrundelsen herfor.

Klagerens identitet må ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren sikrer fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer.

Medlemsstaterne giver flagstatens administration meddelelse om klager, der ikke er åbenbart ubegrundede, og om trufne opfølgningsforanstaltninger, om fornødent med kopi til Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

Artikel 18

Udbedring og tilbageholdelse

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

2. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, sikrer den kompetente myndighed 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 X.

4. Viser det sig i forbindelse med inspektionen, at skibet ikke er udstyret med fungerende udstyr til optegnelse af rejsedata, og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til direktiv 2002/59/EF, sørger den kompetente myndighed for, at skibet tilbageholdes.

Kan sådanne fejl eller mangler, der er årsagen til tilbageholdelsen, ikke umiddelbart afhjælpes i den havn, hvor tilbageholdelsen finder sted, kan den kompetente myndighed enten tillade, at skibet fortsætter til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og hvor fejlene eller manglerne umiddelbart kan afhjælpes, eller kræve, at fejlene eller manglerne afhjælpes inden for maksimalt 30 dage i overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet under Paris MOU. I den forbindelse finder procedurerne i artikel 20 anvendelse.

5. 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 tager de nødvendige skridt til at sikre, at skibet opfylder de relevante konventionskrav.

6. I tilfælde af tilbageholdelse skal myndighederne straks skriftligt og ved samtidig fremsendelse af inspektionsrapporten underrette flagstatsadministrationen, 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 skibsinpektører eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af klassificeringscertifikater eller myndighedscertifikater i overensstemmelse med konventionerne, også underrettes, når det er relevant.

7. Dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventionerne om procedurer for underretning og indberetning vedrørende havnestatskontrol.

8. 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 eller operatøren krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade. I tilfælde af påstået unødvendig tilbageholdelse eller forsinkelse har skibets reder eller operatør bevisbyrden.

9. For at undgå ophobning af skibe i en havn, kan den kompetente myndighed tillade, at et tilbageholdt skib manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om tilbageholdelse eller ophævelse af tilbageholdelse.

Havnemyndighederne eller -instanser samarbejder med de kompetente myndigheder om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

Artikel 19

Klageberettigelse

1. Et skibs reder, operatør eller dennes repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om tilbage-

holdelse eller adgangsforbud, som den kompetente myndighed har truffet. En klage har ikke opsættende virkning på tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.

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

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

4. Når en tilbageholdelse eller et adgangsforbud tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage eller en anmodning fra et skibs reder eller operatør eller dennes repræsentant:

a) sikrer medlemsstaten, at inspektionsdatabasen straks bringes i overensstemmelse hermed

b) sikrer medlemsstaten, hvor tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet er udstedt, inden 24 timer efter en sådan afgørelse, at de oplysninger, der er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 25, berigtiges.

Artikel 20

Opfølgning af inspektioner og tilbageholdelse

1. Når de i artikel 18, stk. 2, omhandlede fejl og mangler ikke kan afhjælpes i inspektionshavnen, kan myndighederne i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet sejler videre til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og som kan træffe opfølgende foranstaltninger, efter skibsførerens og de pågældende myndigheds valg, under forudsætning af, at de betingelser, der er fastsat af flagstatens kompetente myndighed 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. Når grunden til afgørelsen om at sende et skib til reparationsværft er manglende overholdelse af IMO-resolution A.744(18), enten med hensyn til skibspapirer eller med hensyn til skibets konstruktionsfejl eller -mangler, kan den kompetente myndighed forlange, at de nødvendige tykkelsesmålinger udføres i havnen, hvor skibet er tilbageholdt, inden skibet får tilladelse til at sejle.

3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, underretter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor inspektionshavnen er beliggende, den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, de parter, der er nævnt i artikel 18, stk. 6, og alle andre relevante myndigheder, om de betingelser, der er fastsat for sejladsen.

Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der modtager en sådan underretning, orienterer de underrettede myndigheder om, hvilke foranstaltninger der er truffet.

4. Medlemsstaterne skal sørge for, at der afslås at give adgang til havne i Fællesskabet for de i stk. 1 omhandlede skibe, der afsejler:

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

Dette adgangsforbud forbliver i kraft, indtil rederen eller operatøren over for den kompetente myndighed 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, litra a), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre myndighederne de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, litra b), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme 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, operatør eller skibsføreren har truffet egnede foranstaltninger, som opfylder de krav, i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

Artikel 21

Skibsinspektørernes faglige kvalifikationer

1. Inspektionen udføres udelukkende af skibsinspektører, som opfylder kvalifikationskriterierne i bilag XI, og som af den kompetente myndighed er bemyndiget til at udføre havnestatskontrol.

2. Hvis havnestatens kompetente myndighed ikke har den nødvendige fagkundskab, kan denne myndigheds skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.

3. Den kompetente myndighed, skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol, og de personer, der bistår dem, må ikke have nogen forretningsmæssig interesse i inspektionshavnen eller i de skibe, der inspiceres; skibsinspektørerne må heller ikke være

ansat af eller arbejde for ikke-statslige organisationer, der udsteder myndigheds- 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 den kompetente myndighed i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 96/40/EF af 25. juni 1996 om etablering af en fælles model til et identitetskort for skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol⁽¹⁾.

5. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørernes kvalifikationer og deres overholdelse af de minimumskriterier, der er omhandlet i bilag XI, efterprøves, inden de får tilladelse til at udføre inspektioner, og derefter regelmæssigt på baggrund af den uddannelsesordning, der er omhandlet i stk. 7.

6. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørerne modtager relevant efteruddannelse i ændringer i havnestatskontrolordningen, som er fastsat i dette direktiv, og ændringer i konventionerne.

7. I samarbejde med medlemsstaterne udvikler og fremmer Kommissionen en harmoniseret fællesskabsordning for medlemsstaternes efteruddannelse af havnestatskontrolinspektørerne og evaluering af disses kompetencer.

Artikel 22

Indberetninger fra lodser og havnemyndigheder

1. Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger for at sikre, at deres lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat eller er i transit i en medlemsstat, omgående underretter henholdsvis havnestatens eller kyststatens kompetente myndighed, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder eller -instanser under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke skibets sikkerhed, eller som udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, underretter de omgående den kompetente myndighed i den pågældende havnestat.

3. Medlemsstaterne pålægger lodser og havnemyndigheder eller -instanser mindst at indberette følgende oplysninger, i elektronisk format, når dette er muligt:

— skibsoplysninger (navn, IMO-identifikationsnummer, kaldesignal og flag)

⁽¹⁾ EFT L 196 af 7.8.1996, s. 8.

— sejloplysninger (seneste anløbshavn, bestemmelseshavn)

Artikel 24

— beskrivelse af de åbenbare uregelmæssigheder, der er konstateret om bord.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der følges op på åbenbare uregelmæssigheder, som anmeldes af lodser og havnemyndigheder eller -instanser og skal registrere de nærmere detaljer i de trufne skridt, der er taget.

5. Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 30, stk. 2, træffe foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder et harmoniseret elektronisk format og procedurer for lodser og havnemyndigheders eller -instansers indberetning af åbenbare uregelmæssigheder og af den opfølgning, som medlemsstaterne har foretaget.

Artikel 23

Inspektionsdatabase

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer inspektionsdatabasen med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Inspektionsdatabasen skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv, og skal indeholde de funktioner, der er nævnt i bilag XII.

2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udfyldt eller tilbageholdelsen hævet.

Inden 72 timer skal medlemsstaterne sørge for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse.

3. Kommissionen skal på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne overfører, kunne udtrække alle de data fra inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af dette direktiv, herunder navnlig om skibenes risikoprofil, om skibe, der skal inspiceres, om skibenes bevægelser og om hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser.

Medlemsstaterne skal have adgang til alle oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, og som er relevante for gennemførelsen af inspektionsprocedurerne i henhold til dette direktiv.

Medlemsstaterne og tredjelande, der er parter i Paris MOU, skal have adgang til alle oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, og til oplysninger om skibe, der fører deres flag.

Udveksling af oplysninger og samarbejde

Hver medlemsstat sikrer, at dens havnemyndigheder eller -instanser og andre relevante myndigheder eller instanser meddeler den kompetente havnestatskontrolmyndighed følgende oplysninger, som de er i besiddelse af:

— oplysninger meddelt i overensstemmelse med artikel 6 og bilag III

— oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i dette direktiv og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe ⁽¹⁾ og direktiv 2002/59/EF samt, hvor det er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004

— oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have opfyldt artikel 7 eller 10 i direktiv 2000/59/EF

— oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde

— oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder i henhold til artikel 22.

Artikel 25

Offentliggørelse af oplysninger

Kommissionen udlægger og ajourfører på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud i overensstemmelse med bilag XIII, med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Artikel 26

Offentliggørelse af en liste over rederier med et lavt og meget lavt præstationsniveau

Kommissionen udarbejder og offentliggør regelmæssigt på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om rederier, hvis præstationsniveau med hensyn til fastlæggelse af skibets risikoprofil som omhandlet i bilag I, del I, har været anset for lavt eller meget lavt i en periode på tre måneder eller længere.

Kommissionen træffer efter forskriftsproceduren i artikel 30, stk. 2, foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder angivelse af, hvordan offentliggørelsen skal finde sted.

⁽¹⁾ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81. Direktiv senest ændret ved direktiv 2007/71/EF (EUT L 329 af 14.12.2007, s. 33).

Artikel 27

Godtgørelse af udgifter

1. Hvis der ved inspektion som omhandlet i artikel 12 og 13 bekræftes eller konstateres fejl og mangler i forhold til kravene i en konvention, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, skal alle udgifter i forbindelse med inspektionen under en sædvanlig regnskabsperiode afholdes af rederen, operatøren eller dennes repræsentant i havnestaten.

2. Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel 15 og artikel 20, stk. 4, opkræves hos skibets reder eller operatør.

3. Såfremt et skib tilbageholdes, oppebæres alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen af skibets reder eller operatør.

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

Artikel 28

Oplysninger til overvågning af gennemførelsen

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag XIV nævnte oplysninger med den i bilaget nævnte hyppighed.

Artikel 29

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Fællesskabets havnestatskontrolordning generelt fungerer, i overensstemmelse med artikel 2, litra b), nr. i), i forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

Artikel 30

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾ af 5. november 2002.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 93/2007 (EUT L 22 af 31.1.2007, s. 12).

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 31

Ændringsprocedure

Kommissionen skal:

- tilpasse bilagene, bortset fra bilag I, for at tage hensyn til ikrafttrådte ændringer af fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs og maritim sikring og, til konventioner, internationale koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt af udviklingen i Paris MOU
- ændre de definitioner, der henviser til konventioner, internationale kodekser og resolutioner og EF-lovgivningen, og som er relevante for dette direktiv.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 30, stk. 3.

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 32

Gennemførelsesbestemmelser

Kommissionen skal i forbindelse med udarbejdelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 14, stk. 4, artikel 22, stk. 5, og artikel 26 efter proceduren i artikel 30, stk. 2 og stk. 3, drage særlig omsorg for, at disse bestemmelser tager hensyn til den viden og de erfaringer, der er opnået i kraft af inspektionsordningen i Fællesskabet og Paris MOU.

Artikel 33

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør 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 s grovhed og have afskrækkende virkning.

Artikel 34

Evaluering

Kommissionen gennemfører en evaluering af direktivets gennemførelse senest 18 måneder efter ... (*). Evalueringen omfatter en undersøgelse af bl.a. opfyldelsen af den samlede EF-inspektionsforpligtelse i henhold til artikel 5, antallet af havnestatsinspektører i de enkelte medlemsstater, antallet af gennemførte inspektioner, og om hver medlemsstat har opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse samt af gennemførelsen af artikel 6 og 7.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af denne evaluering 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 35

Gennemførelse og meddelelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... (**).

2. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning og affattelsen af den pågældende oplysning.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

4. Desuden underretter Kommissionen regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne.

Artikel 36

Ophævelse

Direktiv 95/21/EF som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag XV, del A, ophæves med virkning fra ... (***), uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XVI.

Artikel 37

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 38

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

(*) Den i artikel 35, stk. 1, nævnte dato.

(**) 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(***) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

Elementer i Fællesskabets ordning for havnestatsinspektion

(jf. artikel 5)

Følgende elementer skal indføres i Fællesskabets ordning for havnestatsinspektion:

I. Skibes risikoprofil

Et skibs risikoprofil skal fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske parametre:

1) Generiske parametre**a) Skibstype**

Passagerskibe, olie- og kemikalietankskibe, gastankskibe og bulkskibe skal anses for at indebære en højere risiko.

b) Skibets alder

Skibe, der er over 12 år gamle skal anses for at indebære en højere risiko.

c) Flagstatens præstationer

i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for EU og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for EU og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe fra en flagstat, for hvilken en audit er afsluttet og for hvilken der, hvis det er relevant, er fremlagt en handlingsplan for at afhjælpe fejl og mangler, som begge er i overensstemmelse med regler og procedurer for IMO-medlemsstaternes frivillige auditorordning skal anses for at frembyde en lavere risiko. Så snart de foranstaltninger, der henvises til i artikel 9, stk. 3, er vedtaget, skal flagstaten for et sådant skib dokumentere overensstemmelse med koden for implementeringen af bindende IMO-instrumenter.

d) Anerkendte organisationer

i) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i EU og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i EU og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

e) Rederiets præstationer

i) Skibe fra et rederi med en lav eller meget lav præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Den Europæiske Union og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe fra et rederi med en høj præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Den Europæiske Union og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

2) Historiske parametre

i) Skibe, som mere end en gang er tilbageholdt, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, der under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II har mindre end det antal fejl og mangler, der er omhandlet i bilag II og skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af perioden i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

Risikoparametrene sammenholdes ved hjælp af en vægtning, der afspejler det enkelte parameters forholdsmæssige indvirkning på skibets samlede risiko for at fastlægge følgende skibsriskoprofiler:

- høj risiko
- standardrisiko
- lav risiko.

Ved fastlæggelsen af disse risikoprofiler lægges der mest vægt på parametrene for skibstype, flagstatens, anerkendte organisationers og rederiernes præstationer.

II. Inspektion af skibe

1. Periodiske inspektioner

Periodiske inspektioner udføres med faste intervaller. Deres hyppighed fastlægges ud fra skibets risikoprofil. Intervallet mellem periodiske inspektioner af skibe i højrisikogruppen må ikke overstige 6 måneder. Intervallerne mellem de periodiske inspektioner af skibe i andre risikogrupper skal være længere, jo lavere risikoen er.

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

- Alle skibe med en højrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 6 måneder. Højrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 5. måned.
- Alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 10. måned.
- Alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Imidlertid overlades det til inspektørens professionelle skøn, om der er behov for en yderligere inspektion på grund af uventede faktorer.

2A. Faktorer, der medfører topprioritering

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer gør sig gældende, underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion.

- Skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen.
- Skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse.
- Skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen.
- Skibe,
 - der har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding 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.

2B. Uventede faktorer

Skibe, for hvilke følgende uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades til de kompetente myndigheders professionelle skøn, om der skal foretages en sådan yderligere inspektion.

- Skibe, der
 - har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet, eller
 - ikke har overholdt anbefalingen om navigation i indsejlingen til Østersøen, jf. bilagene til IMO Resolution MSC.138(76).

- Skibe med certifikater udstedt af en forhenstående anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen.
- Skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder eller -instanser har indberettet åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke sikkerheden under sejladser, eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. dette direktivs artikel 22.
- Skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse som omhandlet i dette direktivs artikel 8, samt i direktiv 2000/59/EF, direktiv 2002/59/EF og, hvor dette er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004.
- Skibe, for 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 indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet.
- Skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end 3 måneder siden.
- Skibe, om hvilke der er indberettet udestående fejl og mangler, bortset fra skibe, for hvilke fejl og mangler skal udbedres inden 14 dage efter afsejling, og for fejl og mangler, der skal udbedres inden afsejling.
- Skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods.
- Skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet.
- Skibe, for hvilke oplysninger fra pålidelig kilde har vist, at deres risikoparametre adskiller sig fra de registrerede parametre, og at risikoniveauet derfor er højere.

3. Udvalgsordning

3A. Prioritet I-skibe inspiceres således:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

- skibe med høj risikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 6 måneder
- passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 12 måneder, og

b) Der udføres en indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, af:

- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 12 måneder, og

c) I tilfælde af en topprioriteringsfaktor:

- udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens professionelle skøn af alle skibe med høj risikoprofil og eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
- udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe, der ikke er passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle.

3B. Prioritet II-skibe kan inspiceres således:

a) Der kan udføres en udvidet inspektion af:

- skibe med høj risikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 5 måneder
- passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
- passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.

b) En indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, kan udføres af:

- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.

c) I tilfælde af en uventet faktor:

- kan der udføres en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens professionelle skøn af alle skibe med høj risikoprofil eller eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
 - kan der udføres en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle.
-

BILAG II

Udformning af skibets risikoprofil

(jf. artikel 9, stk. 2)

				Profil				
				Højrisikoskibe (HRS)		Standardrisiko-skibe (SRS)	Lavrisikoskibe (LRS)	
Generiske parametre				Kriterier	Pointvægt	Kriterier	Kriterier	
1	Skibstype			Kemikalie-, gas- og olietankskibe Bulkskib Passagerskib	2	Hverken højrisiko- eller lavrisikoskib	Alle typer	
2	Skibets alder			Alle typer > 12 år	1		Alle aldre	
3a	Flag	SGH-liste		Sort — YHR, HR, M til HR	2		Hvid	
				Sort — MR	1			
3b		IMO-Audit		—	—		Ja	
4a	Anerkendte organisationer	Præstationer	H	—	—		Høj	
			M	—	—		—	
			L	Lav	1		—	
			ML	Meget lav			—	
4b		EU-anerkendt		—	—		Ja	
5	Rederi	Præstationer	H	—	—		Høj	
			M	—	—		—	
			L	Lav	2		—	
			ML	Meget lav			—	
Historiske parametre								
6	Antal fejl og mangler registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler		Ikke relevant	—			≤ 5 (og mindst én inspektion udført i de seneste 36 måneder)
7	Antal tilbageholdelser inden for de seneste 36 måneder	Tilbageholdelser		≥ 2 tilbageholdelser	1			Ingen tilbageholdelse

HRS er skibe, der opfylder kriterier til en samlet værdi af 5 pointvægte eller mere.

LRS er skibe, der opfylder alle kriterier i forbindelse med lavrisikoparametre.

SRS er skibe, der hverken er HRS eller LRS.

*BILAG III***Anmeldelse**

(jf. artikel 8, stk. 1)

Oplysninger, der skal gives i henhold til artikel 8, stk. 1:

Nedennævnte oplysninger forelægges for havnemyndigheden eller instanser eller en anden udpeget myndighed eller instans, mindst tre dage før den forventede ankomst til havnen eller før afsejlingen fra den foregående havn, hvis sejladsens varighed er under tre dage:

- a) identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- b) planlagt varighed af ophold i havn
- c) for tankskibe:
 - i) konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog
 - ii) lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inertede
 - iii) lastens omfang og art
- d) planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)
- e) planlagte lovpligtige skibssyn og omfattende vedligeholdelses- og reparationsarbejde, der skal udføres i destinationshavnen
- f) dato for den seneste udvidede inspektion i Paris MOU.

*BILAG IV***Liste over certifikater og dokumenter**

(jf. artikel 12, stk. 1)

1. Internationalt målebrev (1969).
2. — Sikkerhedscertifikat for passagerskibe
 - Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Undtagelsescertifikat, i givet fald inklusive lastfortegnelse
 - Sikkerhedscertifikat for lastskibe.
3. Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC).
4. Skibshistorik.
5. Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk.
6. Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk.
7. Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening.
8. Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af giftige flydende stoffer i bulk.
9. Internationalt lastelinjecertifikat (1966)
 - Internationalt undtagelseslastelinjecertifikat.
10. Oliejournal, del I og II.
11. Ladningsjournal.
12. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document).

13. Certifikater eller andre dokumenter, der kræves i overensstemmelse med bestemmelserne i STCW 78/95.
14. Lægeattester, jf. ILO-konvention nr. 73 om lægeundersøgelse af søfarende.
15. Oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord (ILO-konvention nr. 180 og STCW 78/95).
16. Registre over søfarendes arbejds- og hviletider (ILO-konvention nr. 180).
17. Stabilitetsoplysninger.
18. 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 74, kapitel IX).
19. Certifikater vedrørende skibets skrogstyrke og maskineri udstedt af den pågældende anerkendte organisation (forlanges kun, hvis skibet opretholder sin klasse i en anerkendt organisation).
20. Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods.
21. Sikkerhedscertifikat til højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer.
22. Specialliste eller manifest eller detaljeret lastplan for farligt gods.
23. Skibsjournal over prøver og øvelser, herunder sikringsøvelser, journal over syn og vedligeholdelse af redningsudstyr og arrangementer samt brandslukningsmateriel og -foranstaltninger.
24. Sikkerhedscertifikat for skibe, der er indrettet til særlige formål.
25. Sikkerhedscertifikat for mobil offshore-boreenhed.
26. For olietankeres vedkommende, journal over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad (oliejournal).
27. Mønstringsliste, brandslukningsplan og for passagerskibe en plan for begrænsning af skader.
28. Katastrofeplan i tilfælde af olieforurening om bord.
29. Synsrapporter (for bulkskibe og olietankere).
30. Rapporter om tidligere syn i forbindelse med havnestatskontrol.
31. For ro-ro passagerskibe: oplysninger om A/A-maximum ratio.
32. Dokument, der autoriserer korntransport.
33. Lastsikringsmanual.
34. Plan for behandling af affald og affaldsjournal.
35. Beslutningsstøttesystem for skibsførere af passagerskibe.
36. Plan for SAR-samarbejde for passagerskibe i fast rutefart.
37. Liste over operationelle begrænsninger for passagerskibe.
38. Hæfte for bulkskibe.
39. Plan for lastning og losning af bulkskibe.
40. 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).
- [41. Certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/.../EF om ... rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed.
42. Certifikat i henhold til forordning (EF) nr. .../2008 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under skibstransport ad søvejen eller indre vandveje ⁽¹⁾.]
43. Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening.
44. Internationalt certifikat om forebyggelse af spildevand.

(¹) Punkt 41 og 42 er medtaget i afventning af vedtagelsen af den respektive lovgivning i tredje søfartspakke.

BILAG V

Eksempler på »begrundet mistanke«

(jf. artikel 12, stk. 3)

A. Eksempler på begrundet mistanke, som giver anledning til en mere detaljeret inspektion

1. Skibe i henhold til bilag I, del 2A og 2B.
2. Oliejournalen er ikke blevet ført korrekt.
3. Kontrollen af certifikater og andre dokumenter viser, at der foreligger unøjagtigheder.
4. Der er tegn på, at besætningsmedlemmerne ikke opfylder kravene til kommunikation om bord i artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF af 4. april 2001 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv ⁽¹⁾.
5. Et bevis er erhvervet på en svingagtig måde, eller bevisets indehaver er ikke den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til.
6. Skibet har en skibsfører, officerer eller menige, der er i besiddelse af beviser udstedt af et tredjeland, der ikke har ratificeret STCW 78/95.
7. 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 inertgasforsyningssystemet til lasttankene er over det foreskrevne maksimumsniveau.
8. Et olietankskibs fører er ikke i stand til at fremvise journalen over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad.
9. Der foreligger ikke en ajourført mønstringsliste, eller mandskabet er ikke klar over deres pligter i tilfælde af brand, eller hvis skibet beordres rømmet.
10. Der er udsendt forkerte nødsignaler, der ikke er blevet efterfulgt af korrekte annulleringsprocedurer.
11. Der mangler det i konventionerne krævede væsentlige udstyr eller arrangementer.
12. Der forekommer udpræget uhygiejniske forhold om bord.
13. 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.
14. 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.
15. Der foreligger ingen oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord eller registre over søfarendes arbejds- og hviletider.

B. Eksempler på begrundet mistanke med hensyn til sikringskontrol af skibe

1. Skibsinspektøren kan under havnestatskontrollens indledende inspektion på følgende måde fastslå, at der på baggrund af begrundet mistanke må kræves yderligere foranstaltninger til kontrol af sikringen:
 - 1.1. ISSC er ikke gyldigt eller er udløbet.
 - 1.2. Skibets sikringsniveau er lavere end havnens.
 - 1.3. Øvelser i relation til skibets sikring er ikke udført.
 - 1.4. Optegnelser over de seneste 10 grænseflader mellem skib og havn- eller mellem skibe er ufuldstændige.
 - 1.5. Beviser for eller konstatering af, at skibets nøglepersonale ikke kan kommunikere med hinanden.
 - 1.6. Beviser på grundlag af observationer for, at der findes alvorlige fejl og mangler i sikringsforanstaltningerne.
 - 1.7. Oplysninger fra tredjeparter, f.eks. rapporter eller klager vedrørende sikringen.
 - 1.8. Skibet er i besiddelse af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISSC), der løbende er udstedt efter følgende, og et af skibets eller rederiets formål med at anmode om et sådant certifikat ifølge skibsinspektørens professionelle bedømmelse er at undgå fuld overensstemmelse med SOLAS 74 kapitel XI-2 og ISPS-kodens del A ud over den periode, hvor det oprindeligt udstedte midlertidige certifikat er gældende. ISPS-kodens Del A omhandler, under hvilke omstændigheder et midlertidigt certifikat kan udstedes.

(¹) EFT L 136 af 18.5.2001, s. 17. Direktiv senest ændret ved direktiv 2005/45/EF (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 160).

2. Hvis der ud fra ovenstående forhold hersker begrundet mistanke, informerer skibsinspektøren øjeblikkeligt den kompetente sikringsmyndighed (medmindre skibsinspektøren også er en behørigt bemyndiget, sikringsansvarlig embedsmand). Den kompetente sikringsmyndighed beslutter efterfølgende, hvilke yderligere kontrolforanstaltninger der er behov for i betragtning af sikringsniveauet, jf. SOLAS 74, kapitel XI.
3. Begrundet mistanke af andre grunde end de ovennævnte kan kun fastslås af den behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmand.

BILAG VI

Procedurer for kontrol med skibe

(jf. artikel 14, stk. 1)

Bilag I til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol («Port State Control Procedures» (PSCOs)), og følgende instrukser fra Paris MOU i den ajourførte udgave:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Instruks 33/2000/02 om operationel kontrol på færger og passagerskibe),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Instruks 35/2002/02 om retningslinjer om elektroniske søkort for havnestatskontrollører),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Instruks 36/2003/08 om retningslinjer for inspektion af arbejds- og indkvarteringsforhold),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Instruks 37/2004/02 for havnestatskontrollører om STCW-konvention 78/95, som ændret),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Instruks 37/2004/05 om retningslinjer for inspektion af arbejds- og hviletid),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Instruks 37/2004/10 for havnestatskontrollører om sikkerhedsaspekter),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Instruks 38/2005/02 for havnestatskontrollører, der kontrollerer sorte bokse (VDR)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Instruks 38/2005/05, retningslinjer om MARPOL-konventionens bilag I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Instruks 38/2005/05 om kontrol med tilstandsvurderingsordningen for enkeltskrogede olietankskibe),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Instruks 39/2006/01 om retningslinjer for havnestatskontrollører om ISM-Koden),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Instruks 39/2006/02 om retningslinjer for havnestatskontrollører om kontrol med GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Instruks 39/2006/03 om optimering af checklisten i forbindelse med forbud og anmeldelse),
- Instruction 39/2006/10: Guidance for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Instruks 39/2006/10 om retningslinjer for havnestatskontrollører for så vidt angår undersøgelse af ballasttanke og simuleret svigt i hovedstrømforsyningen (strømafbrydelsestest)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Instruks 39/2006/11 om retningslinjer for kontrol med bulkskibes konstruktion),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Instruks 39/2006/12 om retningslinjer for god praksis for havnestatskontrollører),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Instruks 40/2007/04 om anerkendte organisationers ansvarlighedsvurdering),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Instruks 40/2007/09 om retningslinjer for havnestatsinspektører i forbindelse med efterlevelse af bilag VI til MARPOL-konventionen 73/78).

BILAG VII

Udvidet inspektion af skibe

(jf. artikel 13)

En udvidet inspektion vedrører navnlig den generelle tilstand på følgende risikoområder:

- dokumentation
- konstruktionens tilstand
- vejrtæthed
- nødsystemer
- radiokommunikation
- laste- og losseoperationer
- brandsikkerhed
- alarmer
- indkvarterings- og arbejdsforhold
- navigationsudstyr
- redningsudstyr
- farligt gods
- fremdrifts- og hjælpemaskineri
- forebyggelse af forurening.

Under hensyn til den praktiske gennemførlighed eller eventuelle begrænsninger i forbindelse med personers, skibets eller havnens sikkerhed omfatter en udvidet inspektion desuden kontrol af specifikke elementer på risikoområderne, der afhænger af det inspicerede fartøjs type, jf. artikel 13, stk. 3.

BILAG VIII

Bestemmelser vedrørende adgangsforbud til havne i Fællesskabet

(jf. artikel 15)

1. Hvis betingelserne i artikel 15, stk. 1, er overholdt, underretter myndigheden i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, skriftligt skibsføreren om, at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen. Adgangsforbuddet træder i kraft, når skibet har forladt havnen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet.
2. Myndigheden sender en genpart af adgangsforbuddet til flagstats administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. De kompetente myndigheder ajourfører også omgående databasen med oplysninger om adgangsforbuddet.
3. For at få adgangsforbuddet ophævet skal rederen eller operatøren rette en formel anmodning til myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Denne anmodning skal ledsages af et dokument, som udstedes af flagstats administration, efter at en af flagstats administrationen behørigt bemyndiget skibsinspektør har aflagt besøg om bord og konstateret, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i konventioner. Flagstats administrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.
4. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, når det er relevant, ledsages af et dokument udstedt af det klassifikationsselskab, hvor skibet er klassificeret, efter at en inspektør fra klassifikationsselskabet har aflagt besøg om bord, hvori det anføres, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. Klassifikationsselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.

5. Adgangsforbuddet kan kun ophæves efter udløbet af den i artikel 15 omtalte periode og efter fornyet inspektion af skibet i en godkendt havn.

Hvis den godkendte havn befinder sig i en medlemsstat, kan denne stats myndighed på opfordring af myndigheden i den medlemsstat, der udstedte adgangsforbuddet, give skibet tilladelse til at anløbe den godkendte havn for at udføre den fornyede inspektion. I dette tilfælde må der ikke udføres lasteoperationer i havnen, før adgangsforbuddet er ophævet.
6. Hvis den tilbageholdelse, der førte til udstedelsen af et adgangsforbud, vedrører fejl og mangler i skibets konstruktion, kan de kompetente myndigheder, som udstedte adgangsforbuddet, forlange, at visse områder, bl.a. lastrum og tanke, gøres tilgængelige for undersøgelse under den fornyede inspektion.
7. Den fornyede inspektion gennemføres af den kompetente myndighed i den medlemsstat, som nedlagde adgangsforbuddet eller af den kompetente myndighed i destinationshavnen efter aftale med den kompetente myndighed i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Den kompetente myndighed kan forlange, at en fornyet inspektion varsles op til 14 dage i forvejen. Der skal til medlemsstatens tilfredshed forelægges dokumentation for, at fartøjet fuldt ud overholder gældende krav i konventionerne.
8. Den fornyede inspektion foretages som en udvidet inspektion, der mindst skal omfatte alle de relevante punkter i bilag VII.
9. Alle omkostninger ved denne udvidede inspektion afholdes af rederen eller operatøren.
10. Hvis resultatet af den udvidede inspektion er tilfredsstillende for medlemsstaten, jf. bilag VII, ophæves adgangsforbuddet, og skibets reder informeres skriftligt herom.
11. Myndigheden meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de øvrige medlemsstater de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. De kompetente myndigheder ajourfører også omgående databasen med oplysninger om ophævelsen af adgangsforbud.
12. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til havne i Fællesskabet stilles til rådighed i inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 25 og i bilag XIII.

BILAG IX

Inspektionsrapport

(jf. artikel 16)

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 (som anført på certifikatet for sikker skibsdrift)
6. IMO-identifikationsnummer
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 samt enhver anden organisation, hvis det er relevant, som har udstedt eventuelle klassifikationscertifikater til skibet
12. Den eller de anerkendte organisation(er), 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 rederi eller operatør
14. Navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, 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 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. Havn og dato for det seneste mellemliggende eller årlige syn eller fornyelsessyn og angivelse af den organisation, som har udført synet
4. Inspektionstype (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion)
5. Fejlens og manglernes art
6. 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. I givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation eller anden privat instans, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
5. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

Kriterier for tilbageholdelse af et skib

(jf. artikel 18, stk. 3)

INDLEDNING

Skibsinspektørens afgørelse af, om fejl og 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 18, stk. 4.

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:

- a) der er taget tilbørligt hensyn til de krav om rapportering, der er indeholdt i SOLAS 74 regel 1/11(c) vedrørende underretning af flagstats administration, den udpegede skibsinspektør eller den godkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat
- b) 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
- c) der fra skibets side er truffet passende foranstaltninger til udbedring af skaden, til myndighedens tilfredshed, og
- d) 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.

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 bemannet 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 fornødent 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
- 14) i tilfælde af en ulykke at afgive så mange oplysninger som muligt.

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 og dokumenter 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 74

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 rendestenene, 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 hjælpestryeanlæg
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 lydsignalanordninger
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 74 regelment V/16.2
11. Manglende ajourførte søkort, og/eller alle andre relevante nautiske publikationer, der er nødvendige for den påtænkte sejlads; dog kan et typegodkendt elektronisk kortvisnings- og informationssystem (ECDIS), der benytter officielle data, anvendes i stedet for nævnte kort
12. Mangel på ikke gnistdannende ventilatorer fra lastpumperummene
13. Alvorlige operationelle fejl og mangler som beskrevet i afsnit 5.5 i bilag I til Paris MOU
14. Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanning
15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til SOLAS 74, kapitel XI, regel nr. 2.

3.3. Områder under IBC-koden

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten
2. Manglende eller beskadigede overtrykssikkerhedsanordninger
3. Elektriske anlæg, der aldrig har opfyldt sikkerhedskravene, eller som ikke svarer til kodens krav
4. Mulighed for antændelse i farlige områder
5. Overtrædelse af særlige krav
6. Overskridelse af den højst tilladte lastmængde pr. tank
7. Utilstrækkelig varmebeskyttelse af følsomme produkter.

3.4. Områder under IGC-koden

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten
2. Manglende lukkeanordninger til opholdsrum eller tjenestrum
3. Skotter, der ikke er gastætte
4. Defekte luftsluser
5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler
6. Manglende eller defekte sikkerhedsventiler
7. Elektriske anlæg, der ikke er egensikre (eksplosionssikre), eller som ikke svarer til kodens krav
8. Ventilatorer i lastområdet fungerer ikke
9. Overtryksanordningerne for lasttankene fungerer ikke
10. Defekt gasdetektionsanlæg og/eller detektionsanlæg for giftige gasser
11. Transport af stoffer uden gyldigt inhibitorcertifikat, hvor der skal tilsættes en inhibitor.

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 stabilitetsmargen, 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 dybgangsmærker.

- 3.6. Områder under MARPOL 73/78, bilag I
1. Manglende, alvorlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af oliefiltreringsanlæg, olieudtømmningsovervågningen og -kontrolsystemet eller 15 ppm alarmanordningerne
 2. Utilstrækkelig resterende kapacitet i slop- og/eller slamtanken til den påtænkte sejlads
 3. Oliejournal foreligger ikke
 4. Installation af uautoriserende by-pass ventiler til lænsning.
 5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13 G (3)(b) i MARPOL 73/78.
- 3.7. Områder under MARPOL 73/78, bilag II
1. Ingen P & A-manual
 2. Ladningen er ikke kategoriseret
 3. Ingen lastejournal
 4. Transport af olielignende stoffer uden at kravene herfor er opfyldt eller uden relevant ændring af certifikatet
 5. Installation af uautoriserende by-pass ventiler til lænsning.
- 3.8. Områder under MARPOL 73/78, bilag V
1. Ingen plan for håndtering af affald
 2. Ingen affaldsjournal
 3. Skibets besætning er ikke bekendt med kravene angående bortskaffelse/udtømmning i planen for håndtering af affald.
- 3.9. Områder under STCW 73/95 og direktiv 2001/25/EF
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 flagstats administration om en påtegning
 2. Godtgørelse af, at et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller at bevisets indehaver ikke er den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til
 3. Manglende overensstemmelse med flagstatsadministrationens krav om sikker bemanning
 4. Mangelfuld opfyldelse af de krav, som flagstatsadministrationen stiller til bro- og maskinvagterne
 5. 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
 6. Der foreligger ikke bevis for faglig kompetence for de opgaver, besætningen pålægges i forbindelse med skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening
 7. 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.
- 3.10. 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. Utilstrækkelig ventilation i skibets opholdsrum
 6. Usædvanligt store mængder affald, blokering med udrustning eller last eller på anden måde uforsvarlige forhold i korridorer/opholdsrum
 7. Tydelige tegn på, at det vagthavende mandskab på den første vagt eller efterfølgende vagtafløsninger hæmmes af træthed.
- 3.11. 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 XI

Skibsinspektørers minimumskvalifikationer

(jf. artikel 21, stk. 1 og 5)

1. Skibsinspektørerne skal være i besiddelse af passende teoretisk viden og have praktiske erfaringer med skibe og skibsdrift. De skal være i stand til at håndhæve kravene i konventioner og i havnestatskontrollens relevante procedurer. Denne viden og kompetence i håndhævelse af internationale krav og fællesskabskrav skal opnås med dokumenterede uddannelsesprogrammer.
 2. Skibsinspektører skal som minimum være i besiddelse af enten:
 - a) relevante kvalifikationer opnået på en søfarts- eller navigationsskole og sejlerfaring som certificeret skibsofficer, der er eller har været indehaver af et gyldigt STCW-regl. II/2 eller III/2 bevis, som ikke er begrænset med hensyn til arbejdsområde, fremdrivningseffekt eller tonnage eller
 - b) eksamensbevis, der anerkendes af den kompetente myndighed, som skibssingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år eller
 - c) en relevant universitetsgrad eller tilsvarende, og være passende uddannet til og kvalificeret som skibsinspektører.
 3. Skibsinspektører skal have:
 - arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør, hvor de enten har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne eller har deltaget i overvågningen af aktiviteter udført af anerkendte organisationer, der er tildelt myndighedsopgaver, eller
 - erhvervet sig et tilsvarende kompetenceniveau gennem mindst et års praktiske studier og deltagelse i havnestatskontrol under vejledning af erfarne personer inden for havnestatskontrol.
 4. En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under 2. litra a), skal have mindst fem års erfaring til søs, herunder perioder, hvor han arbejdede som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet eller som flagstatsinspektør eller som assisterende havnestatsinspektør. En sådan erfaring skal omfatte mindst to år til søs som dæks- eller maskinofficer.
 5. Skibsinspektører skal mundtligt og skriftligt kunne kommunikere med søfarere på det mest talte sprog til søs.
 6. 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.
 7. Hvis de i artikel 14, stk. 1 og 2, omhandlede inspektioner i en medlemsstat udføres af inspektører fra havnestatskontrollen, skal disse inspektører være i besiddelse af relevante kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring inden for maritim sikring. Dette omfatter normalt:
 - a) en god forståelse for maritim sikring, og hvordan den finder anvendelse på de funktioner, der undersøges
 - b) et godt praktisk kendskab til sikringsteknologier og -teknikker
 - c) kendskab til inspektionsprincipper, -procedurer og -teknikker
 - d) praktisk kendskab til de funktioner, der undersøges.
-

BILAG XII

Inspektionsdatabasens funktioner

(jf. artikel 23, stk. 1)

1. Inspektionsdatabasen skal som minimum have følgende funktioner:
 - Indeholde inspektionsdata fra medlemsstater og alle stater, der er parter i Paris MOU
 - Leverer data om skibets risikoprofil og om skibe, der står for at skulle inspiceres
 - Beregne den enkelte medlemsstats inspektionsforpligtelser
 - Generere den hvide, grå og sorte liste over flagstater, der er omhandlet i artikel 15, stk. 1
 - Generere data om rederiernes præstationer
 - Identificere de elementer i risikoområderne, der skal kontrolleres ved den enkelte inspektion.
2. Inspektionsdatabasen skal være udformet, så den kan tilpasse sig den fremtidige udvikling og samkøres med andre EF-databaser vedrørende sikkerhed til søs, herunder SafeSeaNet, der leverer data om skibes reelle anløb i medlemsstaternes havne, og, hvor det er hensigtsmæssigt, med relevante nationale informationssystemer.
3. Inspektionsdatabasen skal forbindes med informationssystemet Equasis ved hjælp af et dybt hyperlink. Medlemsstaterne tilskynder til, at de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis, konsulteres af inspektørerne.

BILAG XIII

Offentliggørelse af oplysninger vedrørende inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud i medlemsstaternes havne

(jf. artikel 25)

1. Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 25, skal omfatte følgende:
 - a) skibets navn
 - b) IMO-identifikationsnummer
 - c) skibstype
 - d) tonnage (gt)
 - e) byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
 - f) navn og adresse på skibets rederi
 - g) for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, og typen af charter
 - h) flagstat
 - i) klassifikations- og myndighedscertifikater i overensstemmelse med de relevante konventioner og den myndighed eller organisation, der har udstedt hvert af de pågældende certifikater, samt udstedelses- og udløbsdato
 - j) havn og dato for seneste mellemliggende eller årlige syn af certifikaterne i ovenstående litra i) og angivelse af den myndighed eller organisation, som har udført synet
 - k) dato, land, havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted.
2. For tilbageholdte skibe skal de i henhold til artikel 25 offentliggjorte oplysninger også omfatte:
 - a) antallet af tilbageholdelser i de seneste 36 måneder
 - b) dato for ophævelse af tilbageholdelsen
 - c) tilbageholdelsens varighed, angivet i dage

- d) grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde
- e) i givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
- f) beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft
- g) når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde.

BILAG XIV

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen

(jf. artikel 28)

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.

Oplysningerne sendes til Kommissionen under anvendelse af nedenstående skema ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Havn/område	Antal fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører (A)	Antal deltidsbeskæftigede skibsinspektører (B)	Omregning af (B) til fuldtidsækvivalenter (C)	I alt (A + C)
Havn X/eller område X ...				
Havn Y/eller område Y ...				
I ALT				

- 1.2. Samlet antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan. Tallet skal angive det antal skibe, som er omfattet af dette direktiv, og som anløb deres havne på nationalt plan. Hvert skib tælles kun én gang.

2. Medlemsstaterne skal:

- a) hver sjette måned tilsende Kommissionen en liste over anløbsstederne for de individuelle skibe, der har anløbet deres havne eller anmeldt ankomst til en ankerplads til en havnemyndighed eller havneinstans, bortset fra regelmæssig færgedrift for passagerer og gods, med angivelse af IMO-identifikationsnummer, ankomst dato samt havn for hver af skibets bevægelser. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk. Denne liste forelægges inden 4 måneder efter udløbet af den periode, dataene vedrører

og

- b) tilsende Kommissionen særskilte oversigter over den regelmæssige færgedrift, dels af passagerer dels af gods, der er nævnt i litra a), senest seks måneder efter gennemførelsen af dette direktiv og derefter hver gang, der indtræffer forandringer i den regelmæssige færgedrift. Listen skal for hvert skib indeholde dets IMO-identifikationsnummer, navn og den rute, skibet har fulgt. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk.

⁽¹⁾ Hvis de inspektioner, der gennemføres inden for rammerne af havnestatskontrollen, kun udgør en del af skibsinspektørernes arbejde, skal det samlede antal skibsinspektører omregnes til et antal ækvivalente fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører. Arbejder den samme skibsinspektør i mere end en havn eller et geografisk område, tælles den gældende deltidsækvivalent i hver havn.

⁽²⁾ 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 eller det geografiske område, der dækkes af en skibsinspektør, eller et team af skibsinspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant.

BILAG XV

DEL A

Ophævet direktiv med dets ændringer

(jf. artikel 36)

Rådets direktiv 95/21/EF
(EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)

Rådets direktiv 98/25/EF
(EFT L 133 af 7.5.1998, s. 19)

Kommissionens direktiv 98/42/EF
(EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40)

Kommissionens direktiv 1999/97/EF
(EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF
(EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF
(EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53)

Kun artikel 4

DEL B

Liste over frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 36)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
Direktiv 95/21/EF	30. juni 1996
Direktiv 98/25/EF	30. juni 1998
Direktiv 98/42/EF	30. september 1998
Direktiv 1999/97/EF	13. december 2000
Direktiv 2001/106/EF	22. juli 2003
Direktiv 2002/84/EF	23. november 2003

BILAG XVI

Sammenligningstabel

(jf. artikel 36)

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
Artikel 1, indledende ord	Artikel 1, indledende ord
Artikel 1, første led	Artikel 1, litra a)
Artikel 1, andet led	Artikel 1, litra b)
—	Artikel 1, litra c)
Artikel 2, indledende ord	Artikel 2, indledende ord
Artikel 2, stk. 1, de indledende ord	Artikel 2, stk. 1, de indledende ord
Artikel 2, stk. 1, første led	Artikel 2, stk. 1, litra a)
Artikel 2, stk. 1, andet led	Artikel 2, stk. 1, litra b)
Artikel 2, stk. 1, tredje led	Artikel 2, stk. 1, litra c)
Artikel 2, stk. 1, fjerde led	Artikel 2, stk. 1, litra d)
Artikel 2, stk. 1, femte led	Artikel 2, stk. 1, litra e)
Artikel 2, stk. 1, sjette led	Artikel 2, stk. 1, litra f)
Artikel 2, stk. 1, syvende led	Artikel 2, stk. 1, litra g)
Artikel 2, stk. 1, ottende led	Artikel 2, stk. 1, litra h)
Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2
—	Artikel 2, stk. 3
—	Artikel 2, stk. 4
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 5
Artikel 2, stk. 4	—
—	Artikel 2, stk. 6
—	Artikel 2, stk. 7
Artikel 2, stk. 5	Artikel 2, stk. 8
—	Artikel 2, stk. 9
—	Artikel 2, stk. 10
—	Artikel 2, stk. 11
Artikel 2, stk. 6	Artikel 2, stk. 12
Artikel 2, stk. 7	Artikel 2, stk. 13
Artikel 2, stk. 8	Artikel 2, stk. 14
—	Artikel 2, stk. 15
Artikel 2, stk. 9	Artikel 2, stk. 16
—	Artikel 2, stk. 17
Artikel 2, stk. 10	Artikel 2, stk. 18
—	Artikel 2, stk. 19
—	Artikel 2, stk. 20

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
—	Artikel 2, stk. 21
—	Artikel 2, stk. 22
—	Artikel 2, stk. 23
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, første led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
Artikel 3, stk. 1 første afsnit, andet led	Artikel 3, stk. 1, tredje afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, fjerde afsnit
Artikel 3, stk. 1, andet afsnit	Artikel 3, stk. 1, femte afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, sjette afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, syvende afsnit
Artikel 3, stk. 2-4	Artikel 3, stk. 2-4
—	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 6, stk. 1, indledende ord	—
—	Artikel 12, stk. 1, indledende ord
Artikel 6, stk. 1, litra a)	Artikel 12, stk. 1, litra a)
—	Artikel 12, stk. 1, litra b)
Artikel 6, stk. 1, litra b)	Artikel 12, stk. 1, litra c)
Artikel 6, stk. 2	—
—	Artikel 12, stk. 2
Artikel 6, stk. 3	Artikel 12, stk. 3
Artikel 6, stk. 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7a	—
Artikel 7b	—
—	Artikel 13
—	Artikel 14
—	Artikel 15

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
Artikel 8	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 9, stk. 1 og 2	Artikel 18, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 3, første punktum	Artikel 18, stk. 3
Artikel 9, stk. 3, 2.-4. punktum	Artikel 18, stk. 4
Artikel 9, stk. 4-7	Artikel 18, stk. 5-8
—	Artikel 18, stk. 9
Artikel 9a	—
Artikel 10, stk. 1-3	Artikel 19, stk. 1-3
—	Artikel 19, stk. 4
Artikel 11, stk. 1	Artikel 20, stk. 1
—	Artikel 20, stk. 2
Artikel 11, stk. 2	Artikel 20, stk. 3, første afsnit
Artikel 11, stk. 3, første afsnit	—
Artikel 11, stk. 3, andet afsnit	Artikel 20, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4-6	Artikel 20, stk. 4-6
Artikel 12, stk. 1-3	Artikel 21, stk. 1-3
Artikel 12, stk. 4	Artikel 21, stk. 4
—	Artikel 21, stk. 5-7
Artikel 13, stk. 1-2	Artikel 22, stk. 1-2
—	Artikel 22, stk. 3-5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 23
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
Artikel 16, stk. 1 og 2	Artikel 27, stk. 1 og 2
Artikel 16, stk. 2a	Artikel 27, stk. 3
Artikel 16, stk. 3	Artikel 27, stk. 4
Artikel 17	Artikel 28
—	Artikel 29
Artikel 18	Artikel 30
Artikel 19	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 19a	Artikel 33

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
—	Artikel 34
Artikel 20	Artikel 35
—	Artikel 36
Artikel 21	Artikel 37
Artikel 22	Artikel 38
Bilag I	—
—	Bilag I
—	Bilag II
—	Bilag III
Bilag II	Bilag IV
Bilag III	Bilag V
Bilag IV	Bilag VI
Bilag V	Bilag VII
Bilag VI	Bilag X
Bilag VII	Bilag XI
—	Bilag XII
Bilag VIII	Bilag XIII
Bilag IX	Bilag IX
Bilag X	Bilag XIV
Bilag XI	Bilag VIII
Bilag XII	—
—	Bilag XV
—	Bilag XVI

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Som led i den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i TEF) nåede Rådet den 7. juni 2007 til politisk enighed om udkastet til direktiv om havnestatskontrol (omarbejdning) ⁽¹⁾. Efter jurist-lingvisternes gennemgang vedtog Rådet sin fælles holdning den 6. juni 2008, idet den maltesiske delegation undlod at stemme.

Rådet tog ved fastlæggelsen af sin holdning hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 25. april 2007 ⁽²⁾, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse ⁽³⁾ og Regionsudvalgets udtalelse ⁽⁴⁾.

Forslaget har til formål at omarbejde de successive ændringer til direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol til en konsolideret tekst samt at forenkle eller ændre visse bestemmelser med henblik på at styrke effektiviteten og kvaliteten af havnestatens inspektioner af skibe. Bl.a. styrker det både kravene til de kompetente administrationer og inspektører og lodsernes indberetningspligt.

For at øge direktivets afskrækkende virkning indeholder forslaget en forenkling og udvidelse af bestemmelserne om at nægte adgang til medlemsstaternes havne samt bestemmelser om offentliggørelse af en sortliste over redere og operatører.

Forslaget indfører desuden principperne i et nyt inspektionssystem, hvorefter alle skibe, der anløber medlemsstaternes havne, inspiceres på grundlag af en risikoprofil, der giver mulighed for at intensivere inspektionerne af skibe i højrisikogruppen og begrænse inspektionsbyrden for skibe af høj kvalitet. I overensstemmelse med vil de nærmere enkeltheder i dette nye system blive indført ved hjælp af udvalgsproceduren, så snart alle elementer i denne mekanisme er fastlagt.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Generelt

Den fælles holdning, som Rådet har vedtaget, har samme formål som Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse, nemlig at erstatte den eksisterende havnestatskontrol med et nyt inspektionssystem, når det omarbejdede direktiv træder i kraft. Dette nye system har til formål at sikre, at flest muligt af de skibe, der anløber medlemsstaternes havne, inspiceres under hensyntagen til, at medlemsstaterne deler den samlede inspektionsforpligtelse ligeligt. De nærmere enkeltheder i det nye inspektionssystem, der er blevet vedtaget på grundlag af drøftelserne inden for rammerne af Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU), findes i bilag II, der er fritaget fra udvalgsproceduren.

Som et resultat af denne nye tilgang ændrer den fælles holdning i en række tilfælde Kommissionens oprindelige forslag ved enten helt at omskrive det, ved at indsætte fuldstændig nye bestemmelser eller ved at supplere teksten med nye elementer. Disse ændringer svarer i vidt omfang til en lang række af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 og 111), der er gengivet enten ordret, delvis eller i princippet i den fælles holdning.

En række andre af Europa-Parlamentets ændringer (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 og 103) blev imidlertid ikke godkendt af Rådet. De handler mest om de vigtigste spørgsmål, der har været rejst under drøftelserne i Rådets organer, og er ikke i overensstemmelse med den tilgang, Rådet har valgt i sin fælles holdning. De nærmere enkeltheder vedrørende disse ændringer findes i næste afsnit.

⁽¹⁾ Kommissionen fremsendte sit forslag den 24. januar 2006 (dok. 5632/06).

⁽²⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (endnu ikke offentliggjort i EU-Tidende).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 af 13.9.2006 (EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 af 15.6.2006 (EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38).

De vigtigste spørgsmål

1) Direktivets anvendelsesområde

Rådet deler Kommissionens og Europa-Parlamentets synspunkt (ændring 29-34), at den nuværende havnestatskontrolordning, der opstiller et rent kvantitativt mål om, at medlemsstaterne skal inspicere 25 % af skibene, giver en utilstrækkelig kontrol og undertiden fører til ubegrundede inspektioner, der alene udføres for at opfylde dette vilkårligt fastsatte mål. Den fælles holdning fastsætter derfor et nyt system med et kollektivt inspektionsmål for hele Fællesskabet på grundlag af en ligelig fordeling af antallet af inspektioner mellem medlemsstaterne og staterne i Paris MOU-regionen. Inspektionerne fokuserer på fartøjer, som ikke lever op til standarderne, og som skal kontrolleres oftere, mens inspektionsbyrden lettes for fartøjer af høj kvalitet.

I modsætning til Kommissionen og Europa-Parlamentet (ændring 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 og 96) finder Rådet det imidlertid hensigtsmæssigt at tage højde for, at nogle medlemsstater har praktiske vanskeligheder med hensyn til finansielle og menneskelige ressourcer. Den fælles holdning ændrer derfor formålet med de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, idet de skal foretages på skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, herunder skibe, der ligger for anker i en havn eller et andet område inden for en havns jurisdiktion.

Desuden har Rådet, i lighed med Europa-Parlamentet (ændring 12 og 26), i sin fælles holdning medtaget muligheden for, at indlandsstater på særlige betingelser kan undtages fra direktivets bestemmelser. Af hensyn til retssikkerheden er disse betingelser anført i den pågældende bestemmelse. De udgør en vigtig del af direktivet og kan derfor ikke ændres ved udvalgsproceduren i modsætning til, hvad Europa-Parlamentet foreslår.

2) Fleksibilitetsmekanisme for inspektioner

Med henblik på at etablere et retfærdigt og praktisk anvendeligt inspektionssystem tager Rådet i sin fælles holdning hensyn til de enkelte medlemsstaters særlige vilkår, der gør, at medlemsstaternes respektive havne ikke anløbes af det samme antal skibe. Derfor kan medlemsstaterne i overensstemmelse med Rådets holdning og i modsætning til Europa-Parlamentets synspunkt undlade en lille procentdel af inspektionerne, nemlig inspektioner på 5 % af det samlede antal prioritet I-skibe (skibe, der skal have en obligatorisk inspektion) med højrisikoprofil og på 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der ikke har en højrisikoprofil. Medlemsstaterne skal dog fokusere specielt på skibe, der sjældent anløber Fællesskabets havne.

Derudover mener Rådet, i lighed med Europa-Parlamentet (ændring 35-37), at fleksibilitetsmekanismer af praktiske årsager er påkrævede i undtagelsestilfælde for at give mulighed for at udsætte en inspektion i 15 dage, for at undlade at udføre en inspektion af sikkerhedsgrunde eller for at forbigå en inspektion, hvis skibet anløber havnen om natten. Den sidste fleksibilitetsbestemmelse er ikke med i Europa-Parlamentets udtalelse (ændring 36-37).

3) Adgangsforbud

Rådet støtter i lighed med Europa-Parlamentet (ændring 8 og 54) Kommissionens forslag om at stramme bestemmelserne om adgangsforbud for skibe, der ikke lever op til standarderne. Som kriterier for en sådan foranstaltning vurderes skibets præstationsniveau i forhold til operatørens præstationsniveau, som konstateres ved antallet af tilbageholdelser inden for en bestemt tidsramme, og flagstatens præstationsniveau, som konstateres på grundlag af Paris MOU's sorte, grå og hvide lister over flagstater.

Varigheden af forbuddet mod adgang til medlemsstaternes havne øges, hver gang der træffes en sådan foranstaltning. Mens Kommissionen, der støttes af Europa-Parlamentet, foreslog, at der i yderste konsekvens kunne udstedes et permanent adgangsforbud for skibe, der for tredje gang pågribes i en sådan situation, mener Rådet, at det af juridiske årsager er nødvendigt at åbne mulighed for, at forbuddet kan ophæves efter en bestemt periode, nemlig 36 måneder, men kun hvis det pågældende skib opfylder en række betingelser.

4) *Lodsrapporter*

Rådet støtter fuldt ud Kommissionens forslag om at styrke den forpligtelse, som alle lodser, herunder højsølodser om bord på skibe på vej mod en havn eller i transit, har til at rapportere åbenbare uregelmæssigheder, de konstaterer om bord på skibe, til havnens eller kyststatens kompetente myndighed. I modsætning til Europa-Parlamentet (ændring 68) mener Rådet, at dette kræver en bindende bestemmelse.

5) *Liste over rederier med et lavt og meget lavt præstationsniveau*

I lighed med Kommissionen og Europa-Parlamentet (ændring 71) agter Rådet at styrke direktivets afskrækkende virkning og anmoder Kommissionen om at fremskaffe oplysninger om operatører med et dårligt præstationsniveau og offentliggøre disse oplysninger regelmæssigt, dog uden nærmere bestemmelser om offentliggørelsen, da disse vil blive fastsat ved hjælp af udvalgsproceduren.

6) *Gennemførelsesdato*

Rådet mener, at det nye inspektionssystem bør finde anvendelse på fællesskabsplan, når det omarbejdede direktiv træder i kraft. Da det drejer sig om et ret kompliceret system, hvor der er behov for teknisk arbejde i forbindelse med inspektionsdatabasen, har medlemsstaterne dog en overgangsperiode på 36 måneder, i modsætning til bestemmelsen i Europa-Parlamentets ændring 82.

7) *Andre spørgsmål*

Der var en række andre ændringer, som Rådet ikke kunne acceptere, da de ville forårsage en urimelig administrativ byrde (ændring 60, 62, 70, 73 og 96), ikke er helt klare, ikke er tilstrækkelig præcise eller ikke er i overensstemmelse med Rådets tilgang til struktureringen af direktivet (ændring 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 og 103).

III. **KONKLUSION**

Rådet mener, at dets fælles holdning er et velafbalanceret redskab til at indføre et nyt retfærdigt og effektivt inspektionssystem, der styrker kampen mod fartøjer i EF-farvande, der ikke lever op til standarderne.

Rådet noterer sig de kontakter, der allerede har været med Europa-Parlamentet vedrørende dette forslag, og ser frem til konstruktive forhandlinger, så der hurtigt kan opnås enighed, og så direktivet kan blive vedtaget.
