

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/106/EG

av den 19 december 2001

om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾ med hänsyn till den gemensamma text som godkändes av förlikningskommittén den 13 november 2001.

av följande skäl:

- (1) Genom rådets direktiv 95/21/EG ⁽⁵⁾ införs i Europeiska gemenskapen en hamnstatskontroll av fartyg på grundval av enhetliga förfaranden för inspektioner och kvarhållanden.
- (2) Det är nödvändigt att ta hänsyn till ändringar som gjorts i konventioner, protokoll, koder och resolutioner från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), samt till framsteg inom ramen för Parisavtalet (MOU).
- (3) Ingenting i detta direktiv innebär att flaggstaternas ansvar överförs till hamnstaterna, inklusive det ansvar som åvilar de erkända organisationer som handlar för flaggstaternas räkning.
- (4) Vissa fartyg utgör på grund av sitt dåliga skick, sin flagg och förhistoria en påtaglig fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön, framför allt de fartyg från en flaggstat som betecknas som "mycket hög risk" eller "hög risk" i den svarta lista som offentliggörs i den årliga MOU-rapporten. Dessa fartyg bör därför vägras tillträde till gemenskapens hamnar, om det inte kan visas att fartyget utan risk kan framföras i gemenskapens

farvatten. Riktlinjer måste utarbetas i vilka de förfaranden beskrivs som är tillämpliga då förbudet mot ett sådant tillträde utfärdas och upphävs. För öppenhetens skull bör förteckningen över de fartyg som vägrats tillträde till gemenskapens hamnar offentliggöras.

- (5) Fartyg med en hög prioritetsfaktor utgör en särskilt stor olycks- och föroreningsfara, och det är därför nödvändigt att inspektera dem ofta i gemenskapens anlöpshamnar.

- (6) Från och med en viss ålder utgör även de fartygskategorier som anges i bilaga V till direktiv 95/21/EG en stor olycks- och föroreningsfara. Det stora utrymme för skönmässig bedömning som inspektionsmyndigheten har vid beslut om utökad inspektion av sådana fartyg hindrar utvecklingen av en enhetlig praxis i gemenskapen. Det är därför nödvändigt att göra inspektionen av dessa fartyg obligatorisk. Särskilt med tanke på den stora föroreningsfara som oljetankfartyg utgör och med hänsyn till att det övervägande antalet brister som leder till ett kvarhållande hänför sig till fartyg äldre än femton år, bör de oljetankfartyg som är äldre än femton år omfattas av den utökade inspektionsordningen.

- (7) Beroende på inspektionsmyndighetens bedömning kan omfattningen av de utökade inspektionerna, som är föremål för riktlinjer, variera avsevärt. För att uppnå enhetlig praxis inom gemenskapen bör därför dessa riktlinjer vara obligatoriska. Undantag bör dock medges, om inspektionens genomförande är omöjlig eller skulle medföra för stora risker för fartygets, besättningens, inspektörens eller hamnens säkerhet, särskilt med hänsyn till lasttankarnas tillstånd eller på grund av praktiska begränsningar i samband med lastning och lossning.

- (8) Medlemsstaterna bör ha rätt att organisera de obligatoriska inspektionerna effektivt så att högsta mervärde uppnås genom en förstärkt inspektionsordning med beaktande av de många olika driftsvillkoren, med utnyttjande av samarbete mellan hamnar och medlemsstater, samtidigt som de övergripande kvantitativa inspektionsmålen respekteras.

⁽¹⁾ EGT C 212E, 25.7.2000, s. 102 och EGT C 154, 29.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 22, 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 30 november 2000 (EGT C 228, 13.8.2001, s. 133), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 februari 2001 (EGT C 101, 30.3.2001, s. 15) och Europaparlamentets beslut av den 16 maj 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 24 oktober 2001 och rådets beslut av den 6 december 2001.

⁽⁵⁾ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/97/EG (EGT L 331, 23.12.1999, s. 67).

- (9) Eftersom rekrytering och utbildning av kvalificerade inspektörer tar en viss tid i anspråk, är det lämpligt att ge medlemsstaterna möjlighet att successivt bygga upp sin inspektionsverksamhet, och med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i Rotterdams hamn, särskilt omfattningen av den trafik som anlöper hamnen, bör en möjlighet till en kort förlängning av tidsfristen för rekrytering och utbildning av inspektörer ges för denna hamn.
- (10) Brister i ett fartygs konstruktion ökar risken för olyckor till havs. Om det rör sig om fartyg lastade med olja som bulklast, kan sådana olyckor få katastrofala följder för miljön. Inspektionsmyndigheten bör genomföra en okulärbesiktning av fartygets tillgängliga delar för att upptäcka allvarliga fall av korrosion och vidta de uppföljningsåtgärder som krävs, särskilt beträffande de klassificeringssällskap som ansvarar för fartygskonstruktionens kvalitet.
- (11) En utökad inspektion med en obligatorisk undersökning av vissa fartygsdelar är tids- och resurskrävande. Man bör underlätta förberedandet av inspektionen och på så sätt göra den effektivare. Ett fartygs befälhavare eller den som är ansvarig för fartygstransporten bör därför meddela en rad driftsrelaterade uppgifter, när fartyget anlöper en hamn i gemenskapen.
- (12) Den ökande betydelsen av hamnstatskontroll i kampen mot undermåliga fartyg leder till en allt större arbetsbörda för inspektörerna. Det krävs därför en särskild ansträngning för att undvika onödiga inspektioner och bättre informera inspektörerna om omfattningen av inspektioner som utförts tidigare i andra hamnar. I den rapport som sammanställs efter en inspektion, en mer ingående eller en utökad inspektion, bör inspektören därför ange vilka fartygsdelar som redan undersökts, så att inspektören i nästa anlöpshamn i förekommande fall kan besluta att inte inspektera fartygsdelar som vid den föregående inspektionen inte uppvisade några brister.
- (13) Viktiga tekniska framsteg har gjorts beträffande utrustning ombord som gör det möjligt att registrera uppgifter om resan (med hjälp av färdskrivare – VDR-system eller svarta lådor) för att underlätta olycksfallsutredningar. Med tanke på hur viktig en sådan utrustning är för sjösäkerheten bör den, parallellt med det arbete som utförs i denna fråga inom IMO, göras obligatorisk efter högst fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft ombord på lastfartyg byggda före den 1 juli 2002 som anlöper gemenskapens hamnar, och när den blivit obligatorisk bör ett fartyg kunna kvarhållas om sådan saknas eller är bristfällig.
- (14) När ett fartyg har undersökts, bör administrationen i den berörda flaggstaten eller det berörda klassificeringssällskapet informeras om inspektionens resultat så att de på ett effektivare sätt kan följa utvecklingen och den eventuella försämringen av fartygets skick och i god tid kan vidta de avhjälpande åtgärder som krävs.
- (15) Föroreningar genom olja på grund av olyckor kan orsaka betydande skada på miljön och ekonomin i den berörda regionen. Det är därför nödvändigt att undersöka om de oljetankfartyg som anlöper Europeiska gemenskapens hamnar är tillräckligt försäkrade mot dessa risker.
- (16) Insyn i uppgifterna om inspekterade och kvarhållna fartyg är av avgörande betydelse för varje strategi som är avsedd att avskräcka från att fartyg som inte uppfyller säkerhetskraven används. Man bör därför bland de offentliggjorda uppgifterna även ange fartygsbefraktarens identitet. Dessutom bör allmänheten få fullständigare och klarare information om inspektioner och kvarhållanden i gemenskapens hamnar. Detta gäller framför allt information om mer ingående fartygsbesiktningar genomförda ombord av hamnstatsmyndigheter eller klassificeringssällskap, och en redovisning av hur de berörda hamnstatsmyndigheterna eller klassificeringssällskapen följer upp beslut om kvarhållanden enligt direktivet.
- (17) För att undvika olika säkerhetsnivåer och en snedvridning av konkurrensen mellan Europeiska gemenskapens hamnar och regioner är det viktigt att övervaka tillämpningen av detta direktiv. Kommissionen bör därför erhålla mer detaljerade uppgifter, särskilt om fartygens förflyttningar i hamnarna, för att kunna göra en mer ingående granskning av villkoren för direktivets tillämpning. Dessa uppgifter bör lämnas till kommissionen tillräckligt ofta för att möjliggöra snabbare ingripanden vid en bristfällig tillämpning av direktivet.
- (18) De åtgärder som krävs för att genomföra direktiv 95/21/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Rådets direktiv 95/21/EG ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande:

”Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg.”

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Artikel 2.1 och 2.2 skall ersättas med följande:

"1. avses med konvention

- den internationella lastlinjekonventionen, 1966 (LL 66),
- den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss, 1974 (SOLAS 74),
- den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, 1973, och 1978 års protokoll till denna (MARPOL 73/78),
- den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, 1978 (STCW 78),
- konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss, 1972 (COLREG 72),
- den internationella konventionen om skeppsmätning, 1969 (ITC 69),
- konventionen om miniminormer i handelsfartyg, 1976 (ILO No 147), och
- den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, 1992 (CLC 92),

tillsammans med protokoll och ändringar till dessa konventioner och tillhörande koder med obligatorisk status, som är gällande den 19 december 2001.

2. avses med MOU det samförståndsavtal (Memorandum of Understanding) om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, i den lydelse som det har den 19 december 2001."

3. Artikel 4 skall ersättas med följande:

"Artikel 4

Inspektionsmyndighet

Medlemsstaterna skall ha lämpliga sjöfartsmyndigheter med erforderligt antal anställda, i synnerhet kvalificerade inspektörer, (nedan kallade behöriga myndigheter) som får göra fartygsinspektioner, och skall se till att dessa behöriga myndigheter utför sina åligganden i enlighet med detta direktiv."

4. Artikel 5.1, 5.2 och 5.3 skall ersättas med följande:

"1. Det sammanlagda antal inspektioner som den behöriga myndigheten i varje medlemsstat årligen skall genomföra av de fartyg som avses i punkt 2 och artikel 7, skall motsvara minst 25 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som anlöpt dess hamnar, beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig.

2. a) Den behöriga myndigheten skall, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 7a, se till att varje fartyg som inte skall genomgå en utökad inspektion och vars prioritetsfaktor i informationssystemet Sirenac är högre än 50 inspekteras i enlighet med artikel 6, under förutsättning att minst en månad

har gått sedan den senaste inspektionen utfördes i en hamn i MOU-regionen.

b) När andra fartyg väljs ut för inspektion skall den behöriga myndigheten prioritera dem på följande sätt:

- De fartyg som avses i del I i bilaga I skall först väljas ut för inspektion, oberoende av prioritetsfaktorn.
- De fartyg som avses i del II i bilaga I skall väljas ut i fallande ordning enligt den ordning som följer av värdet på prioritetsfaktorn i informationssystemet Sirenac.

3. Medlemsstaterna skall undvika att inspektera fartyg som under de sex närmast föregående månaderna har inspekterats av en annan medlemsstat om

- fartyget inte finns förtecknat i bilaga I och
- inga brister har rapporterats sedan föregående inspektion, och
- inga otvetydiga skäl föreligger för att utföra en inspektion,
- fartyget inte omfattas av punkt 2 a."

5. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

Obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg

1. Fartyg i någon av kategorierna i avsnitt A i bilaga V skall omfattas av utökad inspektion efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen i en hamn i en stat som undertecknat MOU.

2. Om ett sådant fartyg väljs ut för inspektion i enlighet med artikel 5.2 b skall en utökad inspektion utföras. En inspektion i enlighet med artikel 6 kan dock utföras under perioden mellan två utökade inspektioner.

3. a) När det gäller fartyg som omfattas av punkt 1 skall den som är ansvarig för fartygstransporten eller fartygets befälhavare lämna alla uppgifter i avsnitt B i bilaga V till medlemsstatens behöriga myndighet i varje hamn som anlöps efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen. Uppgifterna skall lämnas senast tre dagar före den beräknade ankomsttiden till hamnen eller innan fartyget lämnar föregående hamn om resan väntas ta mindre än tre dagar.

b) Varje fartyg som inte uppfyller vad som sägs i punkt 3 a skall genomgå en utökad inspektion i anlöps-hamnen.

4. Medlemsstaterna skall, om inte annat följer av artikel 7a, se till att en utökad inspektion utförs av ett fartyg som omfattas av punkt 3 och som har prioritetsfaktor 7 eller högre i den första hamn som det anlöper efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen.

I de fall då medlemsstaterna inte har möjlighet att i tid öka sin kapacitet för att utföra alla ytterligare inspektioner som krävs, exempelvis beroende på svårigheter i samband med rekrytering och utbildning av inspektörer, skall de få en tidsfrist fram till den 1 januari 2003 för att successivt bygga upp sin inspektionsverksamhet. För hamnen i Rotterdam kan denna frist förlängas med 6 månader. Kommissionen skall informera medlemsstaterna och Europaparlamentet om sådana förlängningar.

5. Utökade inspektioner skall genomföras i enlighet med förfarandena i avsnitt C i bilaga V.

6. När en ändring eller ett utkast till ändring av MOU riskerar att försvaga omfattningen av skyldigheten att genomföra utökad inspektion enligt denna artikel skall kommissionen utan dröjsmål förelägga den kommitté som inrättats enligt artikel 18 ett utkast till åtgärder för att återinföra värden för prioritetsfaktorerna i enlighet med målen i detta direktiv.”

6. Följande artikel 7a skall införas:

”Artikel 7a

Förfarande om vissa fartyg inte kan inspekteras

1. I de fall då en medlemsstat av operativa skäl inte kan inspektera ett fartyg som har en prioritetsfaktor över 50 enligt artikel 5.2 a eller utföra en sådan obligatorisk utökad inspektion som avses i artikel 7.4, skall medlemsstaten utan dröjsmål lämna uppgift till Sirenac-systemet om att ingen sådan inspektion har ägt rum.

2. Sådana fall skall anmälas till kommissionen var sjätte månad tillsammans med orsakerna till att de berörda fartygen inte inspekterades.

3. Under varje kalenderår får sådana uteblivna inspektioner inte överstiga 5 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som kan väljas ut för inspektioner enligt punkt 1 och som anlöpt medlemsstatens hamnar, beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig.

4. De fartyg som avses i punkt 1 skall genomgå inspektion enligt artikel 5.2 a eller obligatorisk utökad inspektion enligt artikel 7.4, beroende på vilket som är tillämpligt, i nästa anlöpshamn i gemenskapen.

5. Senast 22 juli 2008 skall siffran 5 % som anges i punkt 3, om så anses lämpligt, ändras utifrån en bedömning av kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 19.”

7. Följande artikel 7b skall införas:

”Artikel 7b

Förbud mot tillträde för vissa fartyg

1. En medlemsstat skall se till att ett fartyg som tillhör en kategori i avsnitt A i bilaga XI vägras tillträde till dess hamnar, utom i de situationer som beskrivs i artikel 11.6, om fartyget

antingen

- är flaggat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga MOU-rapporten, och
- har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat MOU,

eller

- är flaggat i en stat med omdömet mycket hög risk eller hög risk i den svarta lista som publiceras i den årliga MOU-rapporten, och
- har kvarhållits mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat MOU.

Förbudet mot tillträde skall börja gälla så snart fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra eller, om så är fallet, tredje gången.

2. Med avseende på punkt 1 skall medlemsstaterna följa de förfaranden som anges i avsnitt B i bilaga XI.

3. Kommissionen skall varje halvår offentliggöra uppgifter om de fartyg som med tillämpning av denna artikel vägrats tillträde till gemenskapens hamnar.”

8. Artikel 8 skall ersättas med följande:

”Artikel 8

Rapport till befälhavaren om inspektion

När en inspektion, en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion slutförts, skall inspektören sammanställa en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX. En kopia av inspektionsrapporten skall lämnas till fartygets befälhavare.”

9. I artikel 9

a) skall punkt 1 ersättas med följande:

”1. Den behöriga myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under en sådan inspektion som avses i artikel 5.2 och artikel 7 har rättats till eller kommer att rättas till i enlighet med konventionerna.”

b) skall punkt 3 ersättas med följande:

”3. När han gör sina sakkunnigbedömningar av om ett fartyg skall kvarhållas eller inte skall inspektören följa de kriterier som fastställs i bilaga VI. I detta avseende skall ett fartyg kvarhållas om det inte är utrustat med ett fungerande VDR-system när det krävs att ett sådant skall användas enligt bilaga XII. Om denna brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet får den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga hamn för snabbt åtgärdande eller kräva att bristen åtgärdas inom högst 30 dagar. För dessa ändamål skall förfarandena i artikel 11 vara tillämpliga.”

c) skall punkt 5 ersättas med följande:

"5. Om de inspektioner som avses i artikel 5.2 och artikel 7 resulterar i kvarhållande skall den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen och med bifogande av inspektionsrapporten underrätta myndigheten i den stat vars flagg fartyget är berättigat att föra (nedan kallad flaggstaten) eller när detta inte är möjligt konsuln eller, i dennes frånvaro, den aktuella statens närmaste diplomatiska representant, om de omständigheter som gjort att ingripandet bedömts vara nödvändigt. I förekommande fall skall även bemyndigade inspektörer eller erkända organisationer som ansvarar för utfärdande av klasscertifikat eller certifikat utfärdade för flaggstatens räkning enligt de internationella konventionerna informeras."

10. Artikel 10.1 skall ersättas med följande:

"1. Fartygets ägare, den som är ansvarig för fartygstransporten eller dennes representant i medlemsstaten skall ha rätt att överklaga en behörig myndighets beslut att kvarhålla fartyget eller att vägra tillträde. Ett överklagande medför inte att beslutet om kvarhållande eller att vägra tillträde upphävs."

11. Artikel 14.2 skall ersättas med följande:

"2. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser om utbyte av information och samarbete mellan sin egen och alla andra medlemsstaters behöriga myndigheter och upprätthålla den befintliga länken mellan sin egen behöriga myndighet, kommissionen och informationssystemet Sirenac i St Malo i Frankrike.

I syfte att utföra de inspektioner som avses i artikel 5.2 och artikel 7 skall inspektörerna ta del av uppgifterna i de offentliga och privata databaser rörande fartygsinspektioner som är tillgängliga via informationssystemet Equasis."

12. Artikel 15.2 skall ersättas med följande:

"2. De uppgifter som avses i delarna I och II i bilaga VIII och de uppgifter om ändringar av klass, tillfällig avstängning eller tillbakadragande från klass som avses i artikel 15.3 i direktiv 94/57/EG skall vara tillgängliga i Sirenac-systemet. Uppgifterna skall offentliggöras i informationssystemet Equasis så snart som möjligt efter det att inspektionen slutförts eller kvarhållandet hävts."

13. I artikel 15 skall följande punkt läggas till:

"5. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte nationell lagstiftning om ansvar."

14. I artikel 16 skall följande punkt läggas till:

"2a. Vid kvarhållande av ett fartyg på grund av brister eller avsaknad av giltiga certifikat enligt artikel 9 och bilaga VI skall kostnader i samband med kvarhållandet i hamn bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten."

15. Artiklarna 17 och 18 skall ersättas med följande:

"Artikel 17

Uppgifter för övervakning av genomförandet

Medlemsstaterna skall till kommissionen lämna de uppgifter som avses i bilaga X med de intervall som där anges.

Artikel 18

Föreskrivande kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som upprättats enligt artikel 12 i direktiv 93/75/EEG.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

16. I artikel 19 skall inledningssatsen och led a ersättas med följande:

"Detta direktiv kan, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i enlighet med det förfarande som avses i artikel 18.2 för att

a) på grundval av de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, och med hänsyn till utvecklingen inom MOU, anpassa de skyldigheter som avses i artikel 5 (med undantag för procentsatsen 25 % som anges i punkt 1 i den artikeln), artiklarna 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 och 17 och de bilagor till vilka dessa artiklar hänvisar,"

17. Följande artikel 19a skall införas:

"Artikel 19a

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande."

18. Följande punkt skall införas i artikel 20:

"4. Dessutom skall kommissionen regelbundet informera Europaparlamentet och rådet om framstegen i genomförandet av direktivet i medlemsstaterna."

19. Del II i bilaga I skall ersättas med texten i bilaga I till detta direktiv.

20. I bilaga II

a) skall punkt 10 ersättas med följande punkter:

"10. Beslut om säkerhetsbesättning.

10a Certifikat som utfärdats i enlighet med STCW-konventionen."

- b) skall följande punkt 35 införas:
"35. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (Internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, 1992)."
21. I punkt 1 i bilaga III skall orden "II-8 och II-11" ersättas med orden "och II-8".
22. Bilaga V skall ersättas med texten i bilaga II till detta direktiv.
23. Bilaga VI skall ändras på följande sätt:
- a) Följande skall läggas till i punkt 2 (Tillämpning av huvudsakliga kriterier):
"14. lämna så mycket information som möjligt vid olycksfall."
- b) I punkt 3.1 skall "Avsaknad av giltiga certifikat" ersättas med "Avsaknad av giltiga certifikat och handlingar".
- c) I punkt 3.2 skall följande läggas till:
"15. Underlåtenhet att genomföra det utökade inspektionsprogrammet enligt kapitel XI regel 2 i SOLAS 74.
16. Avsaknad av eller bristfälligt fungerande färdskrivare (VDR), när sådan är obligatorisk."
- d) I punkt 3.6 skall följande läggas till:
"5. Besikttningsrapporter saknas eller uppfyller inte regel 13 G.3 b i Marpol-konventionen."
24. Bilaga VIII skall ersättas med texten i bilaga III till detta direktiv.
25. Nya bilagor IX, X, XI och XII skall läggas till enligt bilaga IV till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv

senast den 22 juli 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de har antagit inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Kommissionen skall se över genomförandet av detta direktiv senast den 22 juli 2006. Översynen skall bland annat gälla antalet inspektörer för hamnstatskontroll i varje medlemsstat och antalet genomförda inspektioner, inbegripet obligatoriska utökade inspektioner. Kommissionen skall meddela resultaten av översynen till Europaparlamentet och rådet och använda översynen som underlag för att fastställa om det behövs något förslag till ändringsdirektiv eller någon ytterligare lagstiftning på området.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE
Ordförande

På rådets vägnar

A. NEYTS-UYTTEBROECK
Ordförande

BILAGA I

”II. Samlad prioritetsfaktor

Följande fartyg skall prioriteras för inspektion:

1. Fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat för första gången eller efter en frånvaro på tolv månader eller mer. När medlemsstaterna tillämpar dessa kriterier skall de även ta hänsyn till de inspektioner som har utförts av MOU:s medlemmar. Om lämpliga uppgifter för detta ändamål saknas, skall medlemsstaterna förlita sig på tillgängliga uppgifter i Sirenac och inspektera de fartyg som inte har registrerats i Sirenac-databasen efter systemets ikraftträdande den 1 januari 1993.
2. Fartyg som inte har inspekterats av någon medlemsstat under de senaste sex månaderna.
3. Fartyg vilkas lagstadgade certifikat med avseende på fartygskonstruktion och utrustning, utfärdade i enlighet med konventionerna, och klasscertifikat har utfärdats av en organisation som inte är erkänd enligt bestämmelserna i rådets direktiv 94/57/EG.
4. Fartyg flaggade i en stat som uppförts på den svarta lista som publiceras i den årliga MOU-rapporten.
5. Fartyg som har tillåtits att lämna en medlemsstats hamn på vissa villkor, t.ex. följande:
 - a) Brister som skall rättas till före avresan.
 - b) Brister som skall rättas till i nästa anlöpshamn.
 - c) Brister som skall rättas till inom 14 dagar.
 - d) Brister för vilka andra villkor har angivits.

Om åtgärder har vidtagits med avseende på fartyget och samtliga brister har rättats till, skall detta beaktas.
6. Fartyg som under en tidigare inspektion har uppvisat brister, i enlighet med antalet brister.
7. Fartyg som har kvarhållits i en tidigare hamn.
8. Fartyg flaggade i en stat som inte har ratificerat alla relevanta internationella konventioner som anges i artikel 2 i detta direktiv.
9. Fartyg klassificerade i ett klassificeringssällskap med en bristfrekvens över genomsnittet.
10. Fartyg som tillhör de kategorier som avses i avsnitt A i bilaga V.
11. Fartyg äldre än 13 år.

När den behöriga myndigheten fastställer hur fartygen i ovan nämnda förteckning skall prioriteras, skall den ta hänsyn till den ordning som anges av den samlade prioritetsfaktorn i informationssystemet Sirenac, i enlighet med avsnitt I i bilaga I till MOU. En högre prioritetsfaktor innebär en högre prioritering. Prioritetsfaktorn är summan av tillämpliga prioritetsfaktorers värden, enligt definitionen inom ramen för MOU. Punkterna 5, 6 och 7 skall endast tillämpas för inspektioner som utförts under de senaste tolv månaderna. Den samlade prioritetsfaktorn får inte vara mindre än summan av punkterna 3, 4, 8, 9, 10 och 11.

Vid tillämpningen av artikel 7.4 skall dock den samlade prioritetsfaktorn inte omfatta punkt 10.”

BILAGA II

"BILAGA V

A. FARTYGSKATEGORIER SOM SKALL GENOMGÅ UTÖKAD INSPEKTION (enligt artikel 7.1)

1. Gastankfartyg och kemikalietankfartyg som är äldre än 10 år, enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
2. Bulklastfartyg som är äldre än 12 år enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
3. Oljetankfartyg med bruttodräktighet över 3 000 som är äldre än 15 år enligt byggnadsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
4. Passagerarfartyg som är äldre än 15 år, utom de passagerarfartyg som avses i artikel 2 a och 2 b i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ⁽¹⁾.

B. UPPGIFTER SOM SKALL LÄMNAS TILL DEN BEHÖRIGA MYNDIGHETEN (enligt artikel 7.3 a)

- A. Namn
- B. Flaggstat
- C. I tillämpliga fall, fartygets IMO-identifikationsnummer
- D. Dödvikt
- E. Fartygets konstruktionsdatum, angivet i fartygets säkerhetscertifikat
- F. För tankfartyg:
 - F.a. Konstruktion: enkelskrov, enkelskrov med segregerade barlasttankar, dubbelskrov
 - F.b. Last- och barlasttankarnas tillstånd: fullastade, tomma, inerta
 - F.c. Lastens volym och art
- G. Beräknad ankomsttid till anlöpshamnen eller lotsstation, enligt den behöriga myndighetens krav
- H. Beräknad liggetid
- I. Planerad verksamhet under tiden i hamn (lastning, lossning, övrigt)
- J. Planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- och reparationsarbeten som skall utföras när fartyget ligger i anlöpshamnen.

C. FÖRFARANDE VID UTÖKAD INSPEKTION AV VISSA FARTYGSKATEGORIER (enligt artikel 7.5)

Den utökade inspektionen måste omfatta minst följande punkter, förutsatt att den är praktiskt genomförbar och med förbehåll för begränsningar med hänsyn till personers, fartygets eller hamnens säkerhet. Inspektörerna måste vara medvetna om att inspektionen kan äventyra det säkra utförandet av vissa arbetsmoment ombord, t.ex. lasthantering, om kontroller som direkt inverkar på dessa måste utföras under arbetets gång.

1. FARTYG I ALLMÅNHET (alla kategorier i avsnitt A)

- Black-out och start av nödgenerator.
- Inspektion av nödbelysning.
- Funktionskontroll av nödbrandpump med två brandslangar anslutna till huvudbrandledningen.

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

- Funktionskontroll av läns-pumpar.
- Stängning av vattentäta dörrar.
- Sjösättning av en livbåt.
- Test av fjärrmanövrerade nödstoppsanordningar för t.ex. pannor, ventilationssystem och bränslepumpar.
- Test av styrinrättning inklusive reservstyrinrättning.
- Inspektion av nödkraftkälla till radioinstallationer.
- Inspektion, och i den utsträckning det är möjligt, kontroll av länsvattenseparator i maskinrummet.

2. GASTANKFARTYG OCH KEMIKALIETANKFARTYG

För gastankfartyg och kemikalietankfartyg skall en utökad inspektion omfatta följande moment utöver dem som finns förtecknade i punkt 1:

- Övervaknings- och säkerhetsanordningar för lasttankar med avseende på temperatur, tryck och nivå.
- Syrehaltmätare och indikatorer för explosionsrisk och deras kalibrering. Tillgång till varningsanordningar för kemikalier med ett tillräckligt antal gasindikatorrör för analys av fartygets last.
- Utrustning med lämpliga andningsskydd och ögonskydd för varje person ombord vid nödutrymning av hytter (om så fordras för de produkter som finns förtecknade i det internationella föroreningskyddscertifikatet eller i föroreningskyddscertifikatet för transport av farliga kemikalier i bulk eller transport av flytande gaser i bulk).
- Kontroll av att produkter som transporteras finns medtagna i det internationella föroreningskyddscertifikatet eller i föroreningskyddscertifikatet för transport av farliga kemikalier i bulk eller transport av flytande gaser i bulk.
- Fasta anläggningar för brandsläckning på däck med skum, kemikalier i pulverform eller andra ämnen som krävs för transport av den aktuella lasten.

3. BULKFARTYG

För bulkfartyg skall en utökad inspektion omfatta följande moment utöver dem som finns förtecknade i punkt 1:

- Eventuell korrosion av fundament för däcksmaskineri.
- Eventuell deformation och/eller korrosion av lastluckor.
- Eventuella sprickor eller lokal korrosion på tvärskeppsskott.
- Tillträde till lastutrymmen
- Kontroll av att följande handlingar finns ombord, granskning av dem och bekräftelse av att flaggstaten eller klassificeringssällskapet har godkänt dem:
 - (1) Rapporter från konstruktionsbesiktningar.
 - (2) Sjövärdighetsrapporter.
 - (3) Rapporter från tjockleksmätningar.
 - (4) Det beskrivande dokument som avses i IMO-resolution A.744(18).

4. OLJETANKFARTYG

För oljetankfartyg skall en utökad inspektion omfatta följande moment utöver dem som finns förtecknade i punkt 1:

- Fasta anläggningar på däck för brandsläckning med skum.
- Brandsläckningsutrustning i allmänhet.
- Inspektion av brandsläckare i maskineriutrymmen, pumprum och hytter.
- Kontroll av tryck och syremängd i inertgassystemet.
- Barlasttankar: minst en av barlasttankarna i lastområdet skall i första hand undersökas från inspektionsluckan/ingångsluckan på däck och inifrån om inspektören konstaterar att det finns otvetydiga skäl för ytterligare inspektion.
- Kontroll av att följande handlingar finns ombord, granskning av dem och bekräftelse av att flaggstaten eller klassificeringssällskapet har godkänt dem:
 - (1) Rapporter från konstruktionsbesiktningar.
 - (2) Sjövärdighetsrapporter.
 - (3) Rapporter från tjockleksmätningar.
 - (4) Det beskrivande dokument som avses i IMO-resolution A.744(18).

5. PASSAGERARFARTYGG SOM INTE OMFATTAS AV DIREKTIV 1999/35/EG

För passagerarfartyg kan en utökad inspektion också omfatta följande moment utöver dem som finns förtecknade i punkt 1:

- Test av anordningar för upptäckande av brand och brandlarmssystem.
- Test av branddörrarnas stängningsfunktioner.
- Test av allmänna högtalarsystem.
- Brandövning där alla olika typer av skyddsutrustning för brandmän måste demonstreras och en del av cateringpersonalen delta.
- Demonstration som visar att nyckelpersoner i besättningen är förtrogna med skadekontrollplanen.

Om det bedöms nödvändigt, kan inspektionen fortsätta medan fartyget är på resa till eller från en medlemsstats hamn, efter tillstånd från befälhavare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Inspektörer får inte hindra fartygets drift och inte heller skapa situationer som, enligt befälhavarens åsikt, kan utgöra en säkerhetsrisk för passagerare, besättning eller fartyg.”

BILAGA III

Bilaga VIII skall ersättas med följande:

"BILAGA VIII

Offentliggörande av uppgifter om kvarhållanden och inspektioner i hamnar i medlemsstaterna (enligt artikel 15)

I. Den information som offentliggörs enligt artikel 15.1 skall omfatta följande:

- Fartygets namn.
- IMO-nummer.
- Typ av fartyg.
- Bruttodräktighet (brt).
- Byggnadsår, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
- Fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten: namn och adress.
- För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befektare som är ansvarig för valet av fartyg samt typ av befektning.
- Flaggsstat.
- I tillämpliga fall, klassificeringssällskap som för detta fartyg har utfärdat klasscertifikat.
- Klassificeringssällskap, och om det är tillämpligt, annan organisation som på flaggsstatens vägnar för detta fartyg har utfärdat certifikat enligt konventionerna, med uppgift om vilka certifikat det gäller.
- Hamn och dag för den senaste utökade inspektionen, med uppgift om ett eventuellt kvarhållande.
- Hamn och dag för den senaste särskilda besiktningen och uppgift om den organisation som utfört besiktningen.
- Antal kvarhållanden under de föregående 24 månaderna.
- Land och hamn för kvarhållandet.
- Dag då kvarhållandet hävdes.
- Kvarhållandets varaktighet, i dagar.
- Antal konstaterade brister samt en klar och tydlig motivering av kvarhållandet.
- Beskrivning av hur den behöriga myndigheten och, i tillämpliga fall, klassificeringssällskapet har följt upp kvarhållandet.
- Uppgift om ett eventuellt förbud mot tillträde till någon av gemenskapens hamnar och en klar och tydlig motivering av förbudet.
- Uppgift om huruvida klassificeringssällskapet eller annan privat organisation som utförde besiktningen har ett ansvar för de brister som ensamma eller tillsammans med andra brister ledde till ett kvarhållande.
- Beskrivning av de åtgärder som vidtagits i det fall ett fartyg tillåtits fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv eller vägrats tillträde till någon hamn i gemenskapen.

II. Den information om inspekterade fartyg som offentliggörs enligt artikel 15.2 skall omfatta följande:

- Fartygets namn.
- IMO-nummer.
- Typ av fartyg.
- Bruttodräktighet.
- Konstruktionsår.
- Fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten: namn och adress.
- För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befektare som är ansvarig för valet av fartyg samt typ av befektning.

- Flaggstat.
 - I tillämpliga fall, klassificeringssällskap som för detta fartyg har utfärdat klasscertifikat.
 - Klassificeringssällskap, och, om det är tillämpligt, annan organisation som på flaggstatens vägnar för detta fartyg har utfärdat certifikat enligt konventionerna, med uppgift om vilka certifikat det gäller.
 - Land, hamn och inspektionsdatum.
 - Antal brister och bristernas art.”
-

BILAGA IV

Följande bilagor IX, X, XI och XII skall läggas till:

"BILAGA IX

Inspektionsrapport enligt artikel 8

Inspektionsrapporten skall innehålla minst följande punkter:

I. Allmänna uppgifter

1. Behörig myndighet som sammanställt rapporten.
2. Dag och ort för inspektionen.
3. Det inspekterade fartygets namn.
4. Flaggstat.
5. Typ av fartyg.
6. IMO-nummer.
7. Anropssignal.
8. Bruttodräktighet.
9. Dödvikt (i tillämpliga fall).
10. Konstruktionsår, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
11. I tillämpliga fall, klassificeringssällskap som för detta fartyg har utfärdat klasscertifikat.
12. Klassificeringssällskap, och, om det är tillämpligt, annan organisation som på flaggstatens vägnar för detta fartyg har utfärdat certifikat enligt konventionerna.
13. Fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten: namn och adress.
14. För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befraktare som är ansvarig för valet av fartyget samt typ av befraktning.
15. Dag då inspektionsrapporten avslutades.
16. Uppgift om att närmare information om en inspektion eller ett kvarhållande kan komma att offentliggöras.

II. Uppgifter om inspektionen

1. Certifikat enligt gällande internationella konventioner, utfärdande myndighet eller organisation med uppgift om datum för utfärdande och giltighetstid.
2. Delar av fartyget som har inspekterats (i fall av mer ingående eller utökad inspektion).
3. Typ av inspektion (inspektion, mer ingående inspektion, utökad inspektion).
4. Bristernas art.
5. Vidtagna åtgärder.

III. Ytterligare uppgifter i fall av kvarhållande

1. Dag då beslut om kvarhållande fattades.
2. Dag då kvarhållandet hävdes.
3. Beskrivning av de brister som föranledde kvarhållandet (hänvisningar till konventioner, om tillämpligt).
4. Uppgifter om den senaste årliga eller mellanliggande besiktningen.

5. Uppgift om huruvida klassificeringssällskap eller annan privat organisation som utförde besiktningen har ett ansvar för de brister som ensamma eller tillsammans med andra brister ledde till kvarhållande.
6. Vidtagna åtgärder.

BILAGA X

Uppgifter för övervakning av genomförandet med tillämpning av artikel 17

1. Medlemsstaterna skall senast den 1 april varje år till kommissionen lämna följande uppgifter om det föregående året:

- 1.1 Antalet inspektörer som för medlemsstatens räkning arbetar med hamnstatskontroll av fartyg.

Nedanstående tabell skall användas när uppgifterna lämnas till kommissionen:

Hamn/område	Antal inspektörer på heltid	Antal inspektörer på deltid ⁽¹⁾	Omvandling till heltid
Hamn X			
Hamn Y			
TOTALT			

⁽¹⁾ För myndigheterna vilkas inspektörer utför hamnstatsinspektioner endast på deltid måste det totala antalet arbestimmar omvandlas till ett antal heltidstjänster.

Uppgifterna skall lämnas både för medlemsstaten som helhet och för var och en av medlemsstatens hamnar. I denna bilaga avses med hamn en enskild hamn eller det geografiska område med eventuellt flera enskilda hamnar som en inspektör eller en grupp av inspektörer har hand om. En och samma inspektör kan också vara verksam i flera hamnar eller geografiska områden.

- 1.2 Totala antalet individuella fartyg som anlöpt medlemsstatens hamnar.

2. Medlemsstaterna skall antingen

- a) varje halvår till kommissionen lämna uppgifter om individuella fartygsrörelser i deras hamnar, med undantag för regelbunden färjetrafik, med uppgift om fartygens IMO-nummer och ankomstdag, eller
- b) lämna uppgifter till Sirenac om IMO-nummer och ankomstdag för de fartyg som dagligen anlöpt deras hamnar, med undantag för regelbunden färjetrafik.

Medlemsstaterna skall tillstålla kommissionen en förteckning över regelbunden färjetrafik enligt a och b ovan senast sex månader efter genomförandet av detta direktiv och därefter varje gång som ändringar görs i denna färjetrafik.

BILAGA XI

A. KATEGORIER AV FARTYG SOM KAN VÄGRAS TILLTRÄDE TILL GEMENSKAPENS HAMNAR (enligt artikel 7b.1)

1. Gastanfartyg och kemikalietanfartyg
2. Bulkfartyg
3. Oljetanfartyg
4. Passagerarfartyg

B. FÖRFARANDE VID VÄGRAT TILLTRÄDE TILL GEMENSKAPENS HAMNAR (enligt artikel 7b.2)

1. Om förutsättningarna enligt artikel 7b föreligger, skall den behöriga myndigheten i den hamn i vilken fartyget kvarhölls för andra respektive tredje gången skriftligen underrätta befälhavaren och ägaren, eller den som är ansvarig för fartygstransporten, om att förbud mot tillträde utfärdats för fartyget.

Den behöriga myndigheten skall också underrätta flaggstatens administration, det berörda klassificeringssällskapet, de övriga medlemsstaterna, Europeiska gemenskapernas kommission, 'Centre Administratif des Affaires Maritimes' och MOU:s sekretariat.

Förbudet mot tillträde skall träda i kraft så snart fartyget har getts tillstånd att lämna hamnen, efter det att de brister som föranledde kvarhållandet har avhjälpats.

2. För att förbudet mot tillträde skall kunna upphävas, måste ägaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet mot tillträde. Till denna begäran skall fogas ett intyg från flaggstatsadministrationen om att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i de internationella konventionerna. I tillämpliga fall skall till begäran dessutom fogas ett intyg från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget. Av detta intyg skall framgå att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer.
3. Förbudet mot tillträde får endast upphävas efter det att fartyget har inspekterats på nytt i en överenskommen hamn av inspektörer från den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet mot tillträde och om denna medlemsstat får tillräckliga bevis på att fartyget till fullo uppfyller tillämpliga krav i de internationella konventionerna.

Om den överenskomna hamnen ligger i gemenskapen får den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen ligger, med samtycke från den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet mot tillträde, bevilja att fartyget fortsätter till denna anlöpshamn uteslutande för kontroll av att fartyget uppfyller de villkor som anges i punkt 2.

Den förnyade inspektionen skall utgöras av en utökad inspektion som måste omfatta åtminstone de relevanta punkterna i avsnitt C i bilaga V.

Alla kostnader för den utökade inspektionen skall bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten.

4. Om resultatet av den utökade inspektionen tillfredsställer medlemsstaten i enlighet med punkt 2 måste förbudet mot tillträde hävas. Fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten skall skriftligen informeras om detta.

Den behöriga myndigheten skall också skriftligen meddela flaggstatens administration, det berörda klassificeringssällskapet, de övriga medlemsstaterna, kommissionen, 'Centre Administratif des Affaires Maritimes' och MOU:s sekretariat.

5. Uppgifter om fartyg som har vägrats tillträde till gemenskapens hamnar skall finnas tillgängliga i Sirenac-systemet och offentliggöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 15 och bilaga VIII.

BILAGA XII

Internationella krav och gemenskapskrav avseende manöverskrivare (VDR-system)

Fartyg i följande klasser måste, i den mån de anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, vara utrustade med ett VDR-system som uppfyller de standarder om prestanda som anges i IMO:s resolution A.861(20) och uppfyller de provningsstandarder som fastställs i Internationella elektroniska kommissionens (IEC) standard nr 61996:

- passagerarfartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare,
- ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, inte senare än den första översikten den 1 juli 2002 eller senare,
- andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, inte senare än den 1 januari 2004,
- andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton, byggda den 1 juli 2002.

Fartyg i följande klasser byggda före den 1 juli 2002 måste, i den mån de anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, vara utrustade med ett VDR-system som uppfyller relevanta IMO-standarder:

- lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 20 000 ton senast det datum som fastställts av IMO eller, om det inte finns något beslut av IMO, senast den 1 januari 2007,
- lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton men mindre än 20 000 bruttoton, senast det datum som fastställts av IMO eller, om det inte finns något beslut av IMO, senast den 1 januari 2008."