



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.11.2005
KOM(2005) 588 slutlig

2005/0238 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV .../.../EG

av den [...]

om hamnstatskontroll

(Omarbetning)

(Framlagt av kommissionen)

{SEK(2005) 1499}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

• Motiv och syfte

1. En omarbetning av direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av fartyg.

Direktivet har ändrats flera gånger, och blivit mycket svåröverskådligt. En omarbetning kommer att göra texten tydligare och överskådligare, vilket stämmer väl överens med kommissionens målsättning om bättre lagstiftning.

2. Att stärka och förbättra hamnstatskontrollen.

Detta mål följer av några åtaganden som kommissionen har gjort, och är samtidigt kommissionens svar på uppmaningar som de andra institutionerna har riktat till kommissionen, särskilt efter Prestige-olyckan i november 2002. Redan den 3 december 2002 antog kommissionen ett meddelande om ökad sjösäkerhet med anledning av oljetankern Prestiges förlisning (KOM(2002) 681 slutlig). Detta följdes den 6 december av rådets slutsatser om sjösäkerhet och förhindrande av förorening, där rådet uppmanade kommissionen att så snart som möjligt lägga fram ett förslag om hur hamnstatskontrollen skulle kunna skärpas. I sin resolution av den 27 april 2004 begärde även Europaparlamentet bättre och tätare fartygsinspektioner i medlemsstaternas hamnar. Resolutionen grundades på det arbete som gjordes av det tillfälliga utskott som tillsattes för att arbeta med sjösäkerhetsfrågor (MARE-utskottet).

• Allmän bakgrund

Den gällande lagstiftningen finns i direktiv 95/21/EG och dess ändringar. Ett av förslagets syften är att samla dessa olika delar till en konsoliderad text.

Förslaget har flera syften:

- En del bestämmelser behöver ändras. Vissa behöver förenklas eller förtydligas, andra behöver skärpas. Det senare gäller i synnerhet bestämmelserna om lotsars roll när det gäller att upptäcka brister, och möjligheten att utfärda tillträdesförbud för undermåliga fartyg.
- Direktivet behöver anpassas till utvecklingen inom internationell rätt och inom gemenskapslagstiftningen, och innehåller därför nya bestämmelser på områden som inte omfattas av hamnstatskontrollen (t.ex. sjöfartsskyddet).

• Gällande bestämmelser

Direktiv 95/21/EG.

• Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Skärpta fartygskontroller kommer att ge omedelbara miljöfördelar, eftersom den sänkta olycksrisken resulterar i färre utsläpp.

Detta får i sin tur å gynnsamma ekonomiska konsekvenser. De hårdare tagen mot undermåliga fartyg motverkar den illojala konkurrensen, vilket i kombination med lindrigare kontroller för bra fartyg ger en rättvisare konkurrens.

Åtgärden bidrar slutligen till Europeiska unionens arbetsrättsliga politik, genom bestämmelserna om kontroll av arbets- och boendeförhållanden ombord på fartyg och de skärpta reglerna om uppföljning av klagomål från besättning, lotsar och andra.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

• Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen mötte i två omgångar företrädare för medlemsstaterna och sjöfartsbranschen för samråd. Underlaget för samrådet var arbetsdokument från kommissionen som innehöll en detaljerad lista på frågor om de föreslagna ändringarna.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Samrådet och konsekvensanalysen visade följande:

- En omarbetning skulle vara att föredra, eftersom lagstiftningen måste vara tydlig och överskådlig.
- Det behövs hårdare tag mot högriskfartyg, helst genom en mera utbredd användning av tillträdesförbudet.
- Det finns ett stöd för nya inspektionsförfaranden som kan garantera att inga fartyg slipper undan kontroll. Man ser också gärna att bra fartyg gynnas genom längre kontrollintervaller; på så sätt ser man till att deras konkurrenskraft inte försämras genom onödiga restriktioner.

I det bifogade dokumentet SEK ../.. redogörs utförligt för insamlade fakta och slutsatserna konsekvensanalysen.

• Extern experthjälp

Fackområden

Sjösäkerhet, skydd av människoliv, miljöskydd och sjöfartsskydd.

Tillvägagångssätt

Kommissionen har deltagit i expertgrupper inom ramen för Paris MOU. Man har också använt utredningar från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (t.ex. statistik över hur ofta tillträdesförbud har utfärdats sedan direktivet trädde i kraft, och en konsekvensanalys av de föreslagna inspektionsförfarandena) och information från Paris MOU:s databas om hamnstatskontroll.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Arbete utfört av det tillfälliga utskott för sjösäkerhetsfrågor som Europaparlamentet tillsatte efter Prestiges förlisning 2002 (MARE-utskottets slutsatser).

Experter från Europeiska sjösäkerhetsbyrån och Paris MOU.

Sammanfattning av råden

Alla är överens om att det finns allvarliga risker som kan få irreversibla konsekvenser.

Utlåtandena från experterna från Paris MOU visade problemens omfattning och gav lösningar på vissa praktiska svårigheter, t.ex. i samband med inspektion av fartyg vid ankarplatser. Utredningen från expertgruppen om det nya inspektionsförfarandet (där kommissionen – assisterad av Europeiska sjösäkerhetsbyrån – ingick) gjorde det möjligt att utarbeta detaljerna för det nya inspektionsförfarandet.

Europeiska sjösäkerhetsbyråns utredningar visade bristerna i den gällande lagstiftningen, särskilt i fråga om tillämpningen av tillträdesförbudet. Detta bidrog till förslaget om att skärpa dessa bestämmelser. Byråns erfarenhet från förvaltningen av databasen över besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg (från tillämpningen av direktiv 1999/35/EG) gav kommissionen tillfälle att föreslå en förenkling och harmonisering av besläktade bestämmelser i dessa båda direktiv.

Hur har allmänheten kunnat ta del av experternas slutsatser?

Delar av experternas slutsatser återges i konsekvensanalysen. Information om hamnstatskontroll (t.ex. de svarta listorna över fartyg med permanent tillträdesförbud och över de flaggstater vars fartyg ofta hålls kvar) finns på webbplatserna för Paris MOU (<http://www.parismou.org/>) och Europeiska sjösäkerhetsbyrån (<http://www.emsa.eu.int/>).

• **Konsekvensanalys**

I det bifogade dokumentet SEK ../.. redogörs utförligt för insamlade fakta och konsekvensanalysens slutsatser. Här följer en sammanfattning.

Alternativ 1: inga åtgärder vidtas.

Befintliga bestämmelser bibehålls. Detta skulle innebära att Europaparlamentets och rådets uppmaningar lämnas utan avseende, och att kommissionen skulle försumma de åtaganden den gjorde efter Prestige-olyckan. Medlemsstaterna skulle vara tvungna att fortsätta att tillämpa bestämmelser som är föråldrade jämfört med internationell rätt, och som inte avspeglar verkligheten i EU. Detta alternativ är alltså dåligt både för miljön och i arbetsrättsligt avseende. Det skulle visserligen inte medföra några extra administrativa kostnader för medlemsstaterna, men undermåliga fartyg skulle få behålla sina konkurrensfördelar i förhållande till bra fartyg.

Alternativ 2: problemet åtgärdas genom ett ökat samarbete mellan medlemsstaterna.

Juridiskt sett får medlemsstaterna bara samarbeta i frågor som inte omfattas av direktivet – oavsett om man samarbetar direkt eller inom ramen för Paris MOU. Ett sådant

tillvägagångssätt skulle kunna leda till att gemenskapslagstiftningen glider ifrån de förfaranden som används inom ramen för dessa mellanstatliga överenskommelser. Detta skulle få mycket negativa effekter för effektiviteten och enhetligheten i tillämpningen av hamnstatskontrollen. De arbetsrättsliga, miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna är alltså negativa, och effekten av detta förstärks av att vissa medlemsstater inte är parter till Paris MOU.

Alternativ 3: befintlig lagstiftning förenklas och förbättras

Fördelen med att bara göra en teknisk anpassning av direktivet är att den nuvarande ramen kan behållas, och förslaget inskränkas till riktade ändringar avsedda att fylla klart identifierade behov. De miljörelaterade, arbetsrättsliga och ekonomiska kostnaderna blir alltså små. Men även fördelarna skulle bli små jämfört med det ambitiösare ingrepp som beskrivs som alternativ 4 nedan. Detta gäller särskilt på det ekonomiska planet; alternativet skärper visserligen påföljderna för undermåliga fartyg (genom att det blir lättare att utfärda tillträdesförbud), men det motsvarar inte helt målsättningen att främja en sjöfart av hög kvalitet.

Alternativ 4: ändring av gällande lagstiftning

Gällande lagstiftning, grundad på ett kvantitativt synsätt (25 % av fartygen skall inspekteras av varje medlemsstat), ersätts med en lagstiftning mer inriktad på kvalitet och enhetlighet på gemenskapsnivå. Kostnadseffektiviteten ökar när man koncentrerar resurserna på att kontrollera riskfartyg och minskar inspektionerna av bra fartyg. Detta får miljörelaterade, arbetsrättsliga och ekonomiska fördelar utan att några nackdelar.

Kommissionen har gjort en konsekvensanalys i enlighet med kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram. Rapporten finns på kommissionens webbplats:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

• Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Förslaget går ut på att

- direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll och ändringarna av detta omarbetas och samlas i en text,
- direktivet uppdateras, kompletteras och skärps i syfte att höja sjösäkerheten och förbättra skyddet för sjöfolk och miljön.

• Rättslig grund

Artikel 80.2 i fördraget.

• Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, eftersom förslaget inte avser ett område där gemenskapen är ensam behörig.

Medlemsstaterna kan av nedanstående skäl inte själva uppnå målen i förslaget i tillräcklig utsträckning:

Enskilda åtgärder av medlemsstaterna är av naturliga skäl oförenliga med syftet med hamnstatskontrollen, att harmonisera kontrollen av fartyg inom en geografisk region.

Syftet med samlade åtgärder på regional nivå är att minska kostnaderna och att optimera användningen av de resurser som krävs för en effektiv kontroll av fartyg. Om en medlemsstat slarvar med hamnstatskontrollen äventyras säkerheten, och bekvämlighetshamnar kan växa fram. Detta skulle innebära en oacceptabel snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen.

Målen i förslaget kan uppnås lättare med en gemenskapsåtgärd av följande skäl:

Förslaget skärper bestämmelserna i ett befintligt direktiv.

En åtgärd på gemenskapsnivå garanterar en harmoniserad tillämpning av inspektionsförfarandet, främst med hjälp av kvalifikations- och utbildningsbestämmelser för inspektörerna, informationsutbyte mellan medlemsstaterna via ett gemensamt informationssystem och genom medlemsstaternas uppföljning av varandras åtgärder (t.ex. i fråga om tillträdesförbud).

Direktivets tillämpningsområde påverkas inte.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

De föreslagna åtgärderna är noga och utförligt definierade, vilket är en förutsättning för enhetliga inspektionsregler i Europeiska unionen.

Förslaget förenar en effektivare eliminering av undermåliga fartyg med en effektivare resursanvändning (färre kontroller av skotsamma aktörer).

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Det rör sig i första hand om en omarbetning av ett befintligt direktiv. Självreglering kommer inte i fråga, eftersom hamnstatskontrollens syfte är att myndigheter skall kontrollera att bindande säkerhetsföreskrifter följs och straffa överträdelser på ett enhetligt och proportionellt sätt. Det går inte att använda en rekommendation, eftersom rekommendationer inte är bindande.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

• Simulering, pilotfas och övergångsperiod

En övergångsperiod blir nödvändig.

• Förenklingar

Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen och de administrativa förfaranden som myndigheterna skall tillämpa (nationella eller europeiska).

I enlighet med Europeiska unionens politiska mål om bättre lagstiftning innehåller förslaget också vissa förbättringar av redaktionell karaktär: upprepningar av hänvisningar till andra bestämmelser och korshänvisningar har i möjligaste mån tagits bort. För att förbättra överskådligheten har bestämmelser om förfaranden och de praktiska bestämmelserna om inspektion flyttats till bilagan. Artikeltexten innehåller nu bara principer, mål och grundläggande bestämmelser.

Omarbetningsmetoden föranleder många viktiga ändringar i texten. Av tydlighetsskäl presenteras därför de viktigaste ändringarna nedan, uppställda efter mål.

Förenklingen består i att vissa överspelade förpliktelser tas bort (t.ex. om de förfaranden som skall användas om ISM-certifikat inte finns med ombord), och en harmonisering med de förfaranden och mekanismer som fastställs i andra direktiv (besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg likställs med utökade inspektioner enligt direktiv 95/21/EG).

Förslaget ingår i gemenskapens program om uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk.

• Översyn/ändring/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en bestämmelse om ändring.

• Omarbetning

Förslaget innebär en omarbetning av gällande lagstiftning.

• Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Förslaget till rättsakt gäller ett område som omfattas av EES-avtalet och rättsakten bör därför utsträckas till att gälla EES-länderna.

• Närmare redogörelse för förslaget, efter artikel

1. Skärpta kontroller i Europeiska unionens hamnar och vid dess ankarplatser (artiklarna 10 och 13).

Beträffande hamnar är det i första hand fråga om att se till att hamnstatskontrollen blir enhetlig i alla hamnar i unionen. Därför kommer tillträdesförbudet att grundas på fartygets kvarhållandehistoria i samtliga medlemsstater, och inte bara i hamnar som omfattas av Paris MOU (vilket är fallet idag). Förslaget innehåller också bestämmelser om hur inspektioner vid ankarplatser skall gå till.

2. Skärpt rapporteringsplikt för lotsar (artikel 17).

Direktivet innehåller redan en förpliktelse för lotsar att rapportera brister. Efter Prestige-olyckan avslöjades att öppensjölotsar i Östersjön inte hade vidarebefordrat information, eftersom det saknades en tydlig rättslig grund för detta. Bestämmelserna ändras därför så att förpliktelsen omfattar öppensjölotsar, även vid lotsning av fartyg i transit. Förslaget föreskriver också bättre uppföljning av rapporter från lotsar och hamnmyndigheter.

3. Tillträdesförbudet utvidgas och förenklas (artikel 10).

Tillträdesförbud är ett avskräckande vapen i kampen mot undermåliga fartyg. De befintliga bestämmelserna ändras på följande sätt:

- Alla fartyg omfattas. Statistiken visar att bulk- och fraktfartyg är de som oftast hålls kvar i Europeiska unionen.
- Bestämmelserna förenklas. De befintliga kriterierna är otydliga och komplicerade. Budskapet blir nu tydligare, med två enkla kriterier. Det ena gäller hur operatören använder och sköter fartyget, vilket bedöms med utgångspunkt i hur ofta fartyget har hållits kvar utan att dess skick har förbättras på ett avgörande sätt. Det andra gäller dålig uppföljning från flaggstatens sida, vilket avgörs av huruvida flaggstaten figurerar på Paris MOU:s svarta eller gråa lista.
- Bestämmelserna skärps. Tillträdesförbudet måste gälla en viss tid. Denna ändring föranleds av att tillträdesförbuden ofta hävs alldeles för tidigt och utan en ordentlig kontroll av att fartyget har åtgärdats. Fartyg som har fått flera tillträdesförbud skall straffas hårdare, för att slutligen få ett permanent förbud att anlöpa Europeiska unionens hamnar.

4. Kraven på kontrollansvariga myndigheter och inspektörers kompetens skärps (artiklarna 4 och 16).

Enligt internationell rätt får hamnstatskontrollen bara utövas av stater som själva uppfyller de krav de ställer på utländska fartyg som anlöper dess hamnar. Direktivet påpekar uttryckligen att detta även gäller Europeiska unionens medlemsstater.

För att hindra att fartyg undkommer inspektion måste de behöriga myndigheterna kunna göra de obligatoriska inspektionerna när det berörda fartyget finns i hamn, även under helger.

Inspektörernas status som yrkesmän skall stärkas genom att medlemsstaterna regelbundet kontrollerar att de har nödvändig kompetens och behärskar de nyheter som följer av detta direktiv och eventuella ändringar av de internationella konventionerna. För att höja inspektörernas kompetens generellt i unionen kommer kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån att ta fram ett harmoniserat bemyndigande- och utbildningsprogram.

5. Inspektionsförfarandena förbättras (artiklarna 7 och 18).

En komponent i strävandet efter bättre myndighetssamarbete är den nya plikten för hamnar och andra att omedelbart vidarebefordra ankomstanmälningar till inspektörerna, för att ge dem bättre möjligheter att planera och förbereda inspektionen.

Inspektörerna skall hädanefter kontrollera att brister upptäckta men inte åtgärdade i en tidigare hamn har åtgärdats.

6. De utökade inspektionerna förbättras (artikel 8).

Förfarandet för utökade inspektioner förbättras i praktiska avseenden. Inspektören skall i förväg informera fartyget om att det kommer att bli föremål för en utökad inspektion när det anlöper hamnen, och fartyget skall då hållas tillgängligt för inspektion.

För att göra systemet enklare skall utökad inspektion göras på fartyg som är 12 år eller äldre.

7. Arbetsrättsliga förbättringar (artikel 12).

Statistiken från Paris MOU visar att besättningsmedlemmar ofta saknar kvalifikationer och får utstå stora brister i boende- och arbetsförhållanden ombord. Detta skall nu kontrolleras bättre, främst i syfte att komma åt det särskilt oroande och allt vanligare fenomenet falska certifikat. Besättningsmedlemmars klagomål om sin personliga säkerhet, hälsa och boendeförhållanden, om fartygets säkerhet i allmänhet och om förhindrande av förorening skall regelmässigt följas upp; klaganden skall informeras om uppföljningen.

8. Skyddskontroller (artikel 7).

Sjöfart är särskilt sårbar för terroristattacker och annan brottslighet. I syfte att främja tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, införlivas de inspektioner som fastställts inom ramen för Paris MOU i direktivet.

9. Större insynsmöjligheter och publikation av information om fartyg och fartygsoperatörer (artikel 20).

För att öka pressen på fartygsoperatörer som bryter mot direktivet skall kommissionen via Europeiska sjösäkerhetsbyrån publicera en svart lista över rederier och andra operatörer vars fartyg har hållits kvar flera gånger eller ådragit sig flera tillträdesförbud. En svart lista över fartyg som har fått permanent tillträdesförbud kommer att publiceras och uppdateras på samma sätt.

10. Det blir lättare för kommissionen att följa medlemsstaternas genomförande av direktivet (artikel 23).

Idag är det svårt för kommissionen att följa medlemsstaternas genomförande av direktivet. Hädanefter skall Europeiska sjösäkerhetsbyrån – på kommissionens vägnar – få noggranna uppgifter på elektronisk väg om fartygsrörelserna.

Uppgifterna skall ligga till grund för en ingående analys av medlemsstaternas hamnstatskontroll. Med hjälp av denna kommer man t.ex. att kunna anpassa användningen av inspektionsresurserna efter trafikläget och att hindra framväxten av bekvämlighetshamnar.

11. Ett nytt inspektionssystem (artikel 5).

Den grundläggande målsättningen idag är att alla medlemsstater skall inspektera 25 % av fartygen. Detta leder inte bara till att många fartyg slipper igenom nätmaskorna, utan också till att vissa myndigheter ibland inspekterar fartyg som inte behöver inspekteras, bara för att fylla kvoten. Det nya målet blir att alla fartyg som anlöper hamnar i unionen skall inspekteras, oftare i fråga om högriskfartyg, mera sällan i fråga om bra fartyg.

På detta sätt lindras bördan för bra fartyg i enlighet med vissa kriterier. Kriterierna gäller dels fartyget, dels flaggstaten (ett viktigt kriterium är huruvida flaggstaten följer IMO:s frivilliga *Member State Audit Scheme*). Men det är viktigt att understryka att det nya systemet inte får försvaga det befintliga (vilket skulle leda till sämre säkerhet). Det nya systemet får heller inte leda till att medlemsstaterna avsätter mindre resurser till hamnstatskontrollen. Syftet är att resurserna skall utnyttjas bättre.

Principen är enkel, men svårare att omsätta i praktiken. Om systemet skall fungera måste man hitta ett sätt att se till att inspektionerna fördelas rättvist mellan medlemsstaterna, annars riskerar man att bekvämlighetshamnar dyker upp.

Frågan diskuteras just nu inom ramen för Paris MOU – som har tillsatt en särskild arbetsgrupp – och inom Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Därför innehåller förslaget bara principerna och vissa grundläggande bestämmelser för det nya systemet: en riskprofil skall fastställas för varje fartyg, incitament införs för lågriskfartyg, och befintliga förfaranden för inspektion och uppföljning anpassas.

De nödvändiga ändringarna kommer att göras inom ramen för ett kommittéförfarande så snart det nya systemet har utformats i detalj.

Gällande bestämmelser, att varje medlemsstat skall inspektera minst 25 % av fartygen, kvarstår tills dessa nya, tekniska bestämmelser har antagits och trätt i kraft.

↓95/21/EG

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV .../.../EG

av den [...]

↓2001/106/EG artikel 1.1
(anpassad)

om hamnstatskontroll av fartyg

↓95/21/EG (anpassad)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel ~~84.2~~
☒ 80.2 ☒,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med ~~artikel 189e av Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen~~
☒ förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴☒, och

av följande skäl:

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

↓ ny

- (1) Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg⁵ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Med anledning av nya ändringar bör det av tydlighetsskäl omarbetas.

↓95/21/EG skäl 1

- (2) Gemenskapen är allvarligt oroad över fartygsolyckor och föroreningar i medlemsstaternas farvatten och utmed kusterna.

↓95/21/EG skäl 2

- (3) Gemenskapen är i lika hög grad angelägen om boende- och arbetsförhållanden ombord.

↓95/21/EG skäl 3 (anpassad)

~~Vid sitt sammanträde den 25 januari 1993 antog rådet beslut i vilka gemenskapen och medlemsstaterna uppmanades att verka för effektivare tillämpning och verkställighet av tillfredsställande sjösäkerhets- och miljöskyddsnormer och att genomföra nya sådana åtgärder när de beslutas.~~

↓95/21/EG skäl 4 (anpassad)

~~I sin resolution angående ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss⁶, daterad den 8 juni 1993, uppmanade rådet kommissionen att snarast möjligt lägga fram förslag till specifika åtgärder och faktiska förslag beträffande riktlinjer för fartygsinspektion, bland annat avseende harmonisering av regler för kvarhållande av fartyg och möjligheten att offentliggöra inspektionsrapporter och meddela förbud att anlöpa gemenskapens hamnar.~~

↓95/21/EG skäl 5 (anpassad)

- (4) Säkerheten, möjligheterna att förhindra förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord kan påtagligt förbättras om man drastiskt minskar antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten ☒ , vilket kan uppnås ☒ genom att strikt tillämpa internationella konventioner, koder och resolutioner.

⁵ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).

⁶ ~~EGT nr C 271, 7.10.1993, s. 1.~~

↓95/21/EG skäl 6 (anpassad)

- (5) Ansvar för att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden ombord skall i första hand vila på flaggstaten. Ett ~~växande~~ antal flaggstater ~~underlåter~~ ☒ har ☒ emellertid ☒ underlåtit ☒ att genomföra och verkställa internationella normer. Hädanefter ~~måste~~ ☒ bör ☒ övervakningen av fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden också vara hamnstatens skyldighet.

↓95/21/EG skäl 7

- (6) Om medlemsstaternas sätt att verkställa dessa internationella normer med avseende på fartyg som framförs i deras territorialvatten och anlöper deras hamnar harmoniseras kommer detta att förhindra att konkurrensen snedvrids.

↓ ny

- (7) Sjöfartsbranschen är sårbar för terrorhandlingar. Åtgärder för transportskydd bör genomföras på ett effektivt sätt, och medlemsstaterna bör med hjälp av skyddskontroller noga bevaka att skyddsreglerna följs.

↓95/21/EG skäl 8 (anpassad)

~~En gemenskapsrättslig ram för harmoniserade inspektionsförfaranden är av grundläggande betydelse för att kunna åstadkomma en enhetlig tillämpning av principerna för sjösäkerhet och skydd mot föroreningar, som utgör kärnan i gemenskapens principer med avseende på transport och miljöfrågor.~~

↓95/21/EG skäl 10 (anpassad)

~~Det riktiga tillvägagångssättet för att skapa en juridisk struktur samt enhetliga regler och kriterier för hamnstatskontroll är att anta ett radsdirektiv.~~

↓95/21/EG skäl 11 (anpassad)

- (8) De erfarenheter som vunnits vid tillämpningen av ☒ Paris ☒ MOU (the Paris Memorandum of Understanding (~~MOU~~) on Port State Control (~~PSC~~)), som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, bör utnyttjas.

↓ ny

- (9) Europeiska sjösäkerhetsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁷, bör ge det stöd som behövs för att säkra ett enhetligt och effektivt genomförande av systemet för hamnstatskontroll. Byrån bör särskilt bidra till utvecklingen av ett harmoniserat kvalificerings- och utbildningssystem för inspektörer inom systemet för hamnstatskontroll.

↓95/21/EG skäl 12 (anpassad)

- (10) Om varje medlemsstat årligen inspekterar minst ~~25% av antalet~~ ☒ en fjärdedel av de ☒ utländska fartyg som årligen anlöper dess hamnar betyder det i praktiken att ett stort antal fartyg som vid en och samma tidpunkt framförs inom unionens område har varit föremål för inspektion.

↓ ny

- (11) Målsättningen för en effektiv hamnstatskontroll borde vara att alla fartyg som anlöper hamnar i Europeiska unionen inspekteras regelbundet, i stället för den idag rådande målsättningen att en fjärdedel av de fartyg som anlöper en medlemsstats hamnar skall inspekteras. Inspektionerna bör inriktas på undermåliga fartyg. Fartyg i gott skick, dvs. fartyg som har klarat alla inspektioner eller som är flaggade i en stat som följer IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater (*Voluntary Member State Audit Scheme*), bör gynnas genom att inspekteras mera sällan. Dessa nya inspektionsrutiner bör inkorporeras i gemenskapens hamnstatskontroll så snart de har utarbetats i detalj. Rutinerna bör bygga på ett inspektionssamarbete där varje medlemsstat bidrar på ett rättvist sätt till uppnåendet av gemenskapens mål om en heltäckande inspektion.

↓95/21/EG skäl 13 (anpassad)

~~Ytterligare ansträngningar bör göras för att på ett bättre sätt sätta upp mål för verksamheten.~~

↓95/21/EG skäl 14 (anpassad)

- (12) Regler och förfaranden för hamninspektion, däribland förutsättningar för att kvarhålla fartyg, ~~måste~~ ☒ bör ☒ harmoniseras för att garantera likvärdig effektivitet i alla hamnar. Detta skulle också kraftigt minska selektiva val av vissa anlöpshamnar för att undvika riktig kontroll.

⁷ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 724/2004/EG (EUT L 129, 29.4.2004, s. 1).

↓ ny

- (13) Fartyg ur vissa kategorier utgör en stor olycks- och föroreningsrisk när de blir äldre, och bör då inspekteras mer ingående. Det behövs närmare bestämmelser för hur denna mer ingående inspektion skall gå till.

↓95/21/EG skäl 15 (anpassad)

~~Den statistik över olyckor, nyttjandeförbud och brister som offentliggjorts i kommissionens meddelande «a Common Policy on Safe Seas» och i MOU:s årsrapport visar att vissa fartygskategorier bör bli föremål för ökad inspektionsverksamhet.~~

↓2001/106/EG skäl 4 (anpassad)

- (14) 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~~ ☒ bör ☒ 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.

↓ ny

- (15) I syfte att minska den börda upprepade inspektioner utgör för vissa administrationer och företag, bör en värdestats besiktning av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artiklarna 6 och 8 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 trafik⁸ anses som en utökad inspektion enligt bestämmelserna om hamnstatskontroll.

↓95/21/EG skäl 16 (anpassad)

- (16) Icke-uppfyllelse av konventionsbestämmelserna måste rättas till. I de fall bristerna i uppfyllelse utgör en klar säkerhets-, hälso- eller miljörisk måste de fartyg som ~~åläggs att vidta rättelse~~ ☒ behöver åtgärdas ☒ hållas kvar tills ~~icke-uppfyllelsen~~ ☒ tillkortakommandena ☒ har rättats till.

⁸ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

↓95/21/EG skäl 17

- (17) För att förhindra oskäligen beslut som riskerar att orsaka felaktigt kvarhållande och försening skall det finnas möjlighet att överklaga ett beslut om kvarhållande av fartyg och nyttjandeförbud som fattats av behöriga myndigheter.

↓95/21/EG skäl 18 (anpassad)

~~Utrustningen i den hamn där inspektion företas kan vara sådan att den behöriga myndigheten måste tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv på villkor att de villkor som ställs upp för överföringen efterlevs. Bristfälliga fartyg skulle fortsätta att utgöra ett hot mot säkerhet, hälsa och miljö och att åtnjuta ekonomiska fördelar genom att inte åtgärda brister enligt gällande konventionsbestämmelser och bör därför vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar.~~

↓95/21/EG skäl 19 (anpassad)

~~Under vissa omständigheter måste fartyg som vägrats tillträde till gemenskapshamnar tillåtas att anlöpa hamn. Under sådana omständigheter kan fartyget tillåtas att anlöpa en anvisad hamn om alla säkerhetsåtgärder vidtas för att garantera en säker anlöpning.~~

↓95/21/EG skäl 20 (anpassad)

~~Beroende på komplexiteten i konventionernas bestämmelser om fartygskonstruktion, utrustning och bemanning, till de allvarliga konsekvenserna av inspektörernas bedömningar och till nödvändigheten av att inspektörerna fattar fullständigt opartiska beslut får inspektioner endast genomföras av inspektörer som är vederbörligen godkända anställda hos behörig myndighet eller av andra sådana personer som är ytterst sakkunniga och erfarna.~~

↓ ny

- (18) Myndigheter och inspektörer som sysslar med hamnstatskontroll bör inte ha några intressekonflikter, varken med hamnen där inspektionen utförs, de inspekterade fartygen eller andra berörda intressen. Inspektörerna bör vara kvalificerade och få den utbildning som behövs för att bibehålla och öka sin kompetens i fråga om att utföra inspektioner. Medlemsstaterna bör tillsammans utforma och främja ett harmoniserat kvalificerings- och utbildningssystem för inspektörer inom gemenskapen.

↓95/21/EG skäl 21 (anpassad)

- (19) Lotsar och hamnmyndigheter ~~kan~~ ☒ bör kunna ☒ lämna värdefulla upplysningar om ☒ fel som upptäcks på fartyg ~~☒ brister hos fartyg och besättningar.~~

↓ ny

- (20) Klagomål som rör boende- och arbetsförhållanden ombord bör utredas. Den som lämnar ett klagomål bör informeras om hur klagomålet följs upp.
-

↓95/21/EG skäl 22

- (21) Samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och andra myndigheter eller organisationer är nödvändigt för att åstadkomma en effektiv efterkontroll av fartyg med brister som tillåtit avresa och för utbyte av information om fartyg i hamn.
-

↓ 95/21/EG skäl 23

⇒ ny

- (22) ⇒ Eftersom inspektionsdatabasen är en viktig del av hamnstatskontrollen bör medlemsstaterna se till att den uppdateras i enlighet med gemenskapens behov. ~~Informationssystemet SIRENAC E, som har upprättats i enlighet med MOU, tillhandahåller en stor mängd av de ytterligare upplysningar som behövs för tillämpningen av detta direktiv.~~
-

↓95/21/EG skäl 24 (anpassad)

- (23) Offentliggörande av information om fartyg ☒, driftsansvariga och företag ☒ som inte iakttar internationella normer för säkerhet, hälsa och skydd av den marina miljön kan ha en effektiv, avskräckande verkan, avhålla rederierna från att använda sådana fartyg samt motivera ägarna att frivilligt rätta till brister.
-

↓95/21/EG skäl 25 (anpassad)

- (24) Alla kostnader i samband med fartygsinspektion som ligger till grund för beslut om kvarhållande av fartyg ☒ eller upphävande av tillträdesförbud bör ☒ ~~skall~~ betalas av ägaren eller den ☒ driftsansvarige ☒ ~~som är ansvarig för fartygstransporten.~~
-

↓95/21/EG skäl 26 (anpassad)

~~Den kommitté som bildades i enlighet med artikel 12 i rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods⁹ skall användas för att genomföra detta direktiv och för att biträda kommissionen med att anpassa medlemsstaternas inspektionsansvar till de praktiska erfarenheter som vunnits, bl.a. genom MOU, och med att i nödvändig omfattning anta~~

⁹ ~~EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19.~~

~~bilagorna med hänsyn till ändringar i konventioner, protokoll, koder och resolutioner i relevanta internationella organisationer och i MOU.~~

↓2001/106/EG skäl 18 (anpassad)

- (25) De åtgärder som krävs för att genomföra ☒ detta ☒ 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 genomförandebefogenheter¹⁰.

↓ ny

- (26) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att minska antalet undermåliga fartyg i gemenskapens vatten genom en förbättring av gemenskapens inspektionssystem för havsgående fartyg och att utveckla metoder för förebyggande åtgärder inom området för havsföroreningar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av deras omfattning och konsekvenser, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (27) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det tidigare direktivet.

- (28) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning av direktiven som anges i bilaga XVII, del B.

↓95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg i de vatten som ligger under medlemsstaternas jurisdiktion genom

¹⁰ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- a) ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning angående säkerhet till sjöss, ~~⇒ sjöfartsskydd, ⇐~~ skydd av den marina miljön och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg från samtliga flaggstater.
- b) upprättandet av gemensamma kriterier för hamnstatens fartygskontroll och harmoniserade ~~rutiner~~ ☒ förfaranden ☒ för inspektion och kvarhållande av fartyg ~~med beaktande av de förpliktelser som medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter har åtagit sig i enlighet med MOU.~~

Artikel 2

Definitioner

↓95/21/EG (anpassad)

~~Vid tillämpning av detta direktiv och dess bilagor~~ ☒ I detta direktiv gäller följande definitioner: ☒

↓2001/106/EG artikel 1.2
(anpassad)

1. ~~avses med konvention~~ *konventionerna*: ☒ följande konventioner med tillhörande protokoll och ändringar och därmed förknippade koder med obligatorisk status, i uppdaterad version ☒.

↓2001/106/EG artikel 1.2
(anpassad)

- a) internationella lastlinjekonventionen, 1966 (LL 66),
- b) ☒ 1974 års internationella konvention om säkerheten ☒ för människoliv till sjöss, ~~1974~~ (SOLAS 74),
- c) ~~den~~ ☒ 1973 års ☒ internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, ~~1973~~, och 1978 års protokoll till denna (MARPOL 73/78),
- d) ~~den~~ ☒ 1978 års ☒ internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, ~~1978~~ (STCW 78),
- e) konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss, 1972 (COLREG 72),
- f) ~~den~~ internationella konventionen om skeppsmätning, 1969 (ITC 69),
- g) konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1976 (ILO No 147), och

- h) ~~den~~ 1992 års internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, ~~1992~~ (CLC 92) ~~2~~.

↓2001/106/EG artikel 1.2
(anpassad)
→₁ 2002/84/EG artikel 4.1 a

~~tillsammans med protokoll och ändringar till dessa konventioner och tillhörande koder med obligatorisk status, →₁ i gällande version ←₂~~

↓2001/106/EG artikel 1.2
(anpassad)
→₁ 2002/84/EG artikel 4.1 b

2. ~~avses med~~ ☒ *Paris* ☒ *MOU*: ~~avses med~~ MOU det samförståndsavtal (Memorandum of Understanding) om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, →₁ i uppdaterad version ←₂.

↓95/21/EG (anpassad)

3. ~~avses med~~ ☒ *fartyg*: ☒ varje havsgående fartyg som omfattas av en eller flera av konventionerna och som har annan flagg än hamnstatens ~~2~~.
4. ~~avses med~~ ☒ *offshoreanläggning*: ☒ förankrad eller flytande plattform med verksamhet på eller ovanför en medlemsstats kontinentalsockel ~~2~~.

↓ ny

5. *ankarplats*: en plats som är lämplig för ett fartyg att ankra på, i en hamn eller något annat område under en hamns kontroll.

↓95/21/EG (anpassad)

6. ~~avses med~~ ☒ *inspektör*: ☒ en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är godkänd av en medlemsstats behöriga myndighet att utföra hamnstatsinspektioner och som är ansvarig inför den ifrågakvarande myndigheten ~~2~~.

↓ ny

7. *behörig myndighet*: en sjöfartsmyndighet med ansvar för hamnstatskontroll i enlighet med detta direktiv.

8. *behörig sjöfartsskyddsmyndighet*: en behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt definitionen i artikel 2.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004¹¹.

↓95/21/EG (anpassad)

⇒ ny

9. ~~avses med~~ ☒ *inspektion*: ☒ ett ☒ en inspektörs ☒ besök ombord på ett fartyg för att kontrollera ⇒ att fartyget uppfyller de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar, inbegripet de kontroller som anges i artikel 7.1. ⇐ ~~både giltigheten av aktuella certifikat och andra dokument och fartygets skick, utrustning och besättning liksom besättningens boende- och arbetsförhållanden.~~
10. ~~avses med~~ ☒ *mer ingående inspektion*: ☒ en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning i enlighet med de förhållanden som närmare anges i artikel 6.3 ☒ 7.4 ☒ helt eller - om detta är lämpligare - delvis görs till föremål för en ☒ undersökning ☒ ~~inspektion~~ av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de skötselanvisningar som gäller ombord.
11. ~~avses med~~ ☒ *utökad inspektion*: ☒ en inspektion ⇒ som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VIII del C. En utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med artikel 7.3 ⇐ ~~enligt artikel 7.~~

↓ ny

12. *klagomål*: information eller rapport från befälhavaren, en besättningsmedlem, yrkesorganisation, sammanslutning eller fackförening eller någon annan person som har ett intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förorening.

↓95/21/EG (anpassad)

13. ~~avses med~~ ☒ *kvarhållande*: ☒ ett formellt förbud för ett fartyg att gå till sjöss på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans medför att fartyget inte är sjövärdigt.

↓ ny

¹¹ EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

14. *tillträdesförbud*: ett dokument utfärdat till ett fartygs befälhavare och det företag som ansvarar för fartyget, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till gemenskapens hamnar.

↓95/21/EG (anpassad)

15. ~~avses med~~ ☒ *driftsförbud*: ☒ ett uttryckligt förbud för ett fartyg att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans skulle göra den fortsatta driften riskfylld.

↓ ny

16. *företag*: fartygets ägare eller någon annan organisation eller person – såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning – som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

17. *erkänd organisation*: ett klassificeringssällskap eller annat privat organ som på en flaggstats administrations vägnar utför uppgifter som är föreskrivna i lag.

18. *konventionscertifikat*: certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner.

19. *klasscertifikat*: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och föreskrifter som organisationen har fastställt och offentliggjort.

20. *inspektionsdatabasen*: det centrala informationssystemet för hamnstatsinspektioner.

↓95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 3

~~Omfattning~~ ☒ Tillämpningsområde ☒

1. ~~Direktivet~~ ☒ Detta direktiv ☒ gäller varje fartyg och dess besättning som ⇒ anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats. ⇐

~~a) anlöper en medlemsstats hamn eller en offshoreanläggning, eller~~

~~b) ligger för ankar utanför sådan hamn eller offshoreanläggning.~~

⇒ För tillämpningen av detta direktiv får en medlemsstat även utöva sin inspektions- och kvarhållandebehörighet enligt internationell rätt gentemot fartyg som finns på dess vatten,

eller som har anlöpt eller ankrat vid en offshoreanläggning eller annan installation eller anläggning på dess vatten. ⇐

Inget i denna artikel skall påverka rätten för en stat att ingripa med stöd av gällande internationella konventioner.

2. Vad gäller fartyg med bruttodräktighet under 500 ton skall medlemsstaterna i möjligaste mån tillämpa de bestämmelser som gäller enligt en tillämplig konvention och, om ingen konvention är tillämplig, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyget inte på ett påtagligt sätt utgör en fara för säkerhet, liv eller miljö. Vid tillämpning av denna punkt skall medlemsstaterna låta sig vägledas av bilaga I till ☒ Paris ☒ MOU.

3. Vid inspektion av ett fartyg från en flaggstat som inte är part i en konvention skall medlemsstaterna se till att ett sådant fartyg och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än ett fartyg som är från en flaggstat som är part i konventionen i fråga.

4. Fiskefartyg, örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssyfte skall inte omfattas av detta direktiv.

↓ 2001/106/EG artikel 1.3
(anpassad)

Artikel 4

☒ Medlemsstaternas skyldigheter ☒

Inspektionsmyndighet

↓ (ny)

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att de inspektioner som föreskrivs i detta direktiv skall kunna genomföras ombord på utländska fartyg utan att bryta mot internationell rätt.

↓ 2001/106/EG artikel 1.3
⇒ ny

⇒ 2. ⇐ Medlemsstaterna skall ha lämpliga ~~sjöfartsmyndigheter med erforderligt antal anställda, i synnerhet kvalificerade inspektörer, (nedan kallade~~ behöriga myndigheter) för genomförandet av fartygsinspektioner, och skall se till att dessa behöriga myndigheter utför sina åligganden i enlighet med detta direktiv. ⇒ De skall särskilt ha ett erforderligt antal anställda, inbegripet kvalificerade inspektörer, med beaktande av fartygstrafikens intensitet och karaktär vid respektive hamn. ⇐

⇒ Medlemsstaterna skall se till att det finns inspektörer tillgängliga för att genomföra utökade och obligatoriska inspektioner enligt artikel 8 och bilaga I.A.1. ⇐

↓ 95/21/EG

Artikel 5

Inspektionsmyndighetens åligganden

↓ ny

1. Medlemsstaterna skall tillhandahålla en individuell inspektionsinsats som, lagd till det antal inspektioner som övriga medlemsstater och signatärstaterna till Paris MOU utför, skall garantera att alla fartyg som anlöper Europeiska unionens hamnar eller ankarplatser inspekteras. Insatsen skall garantera att fartyg som utgör en högre risk inspekteras noggrannare och oftare.

Den inspektion som utformas för att uppnå det mål som anges i första stycket skall inkludera de punkter som anges i bilaga II.

2. Kommissionen skall utfärda närmare bestämmelser om inspektionsinsatsen i enlighet med förfarandet i artikel 24.2.

↓ 2001/106/EG artikel 1.4
(anpassad)
⇒ ny

☒ 3. ☒ 4. ⇒ Så länge de åtgärder som avses i punkt 2 inte är kraft skall ☒ 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 årliga antal individuella fartyg som anlöpt dess hamnar, beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig~~ ⇒ . Detta årliga antal skall vara genomsnittet för de tre senaste kalenderår för vilka det finns statistik. Slutet av den period som används skall inte vara mer än ett år före början på inspektionsåret. ⇐

↓ ny

4. Den behöriga myndigheten skall välja ut fartyg för inspektion i enlighet med bestämmelserna i bilaga I.

↓ 2001/106/EG artikel 1.4

~~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 Sirenae 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 Sirenae.~~

~~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.~~

↓95/21/EG

~~4. Bestämmelserna i punkt 3 skall inte tillämpas på de verksamhetskontroller för vilka särskilda bestämmelser finns i konventionerna.~~

~~5. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta om att försöka utarbeta prioriteringar och system som gör det möjligt att på ett effektivare sätt identifiera fartyg som kan antas vara undermåliga.~~

~~Varje senare ändring i denna artikel skall – bortsett från sådan ändring som har avseende på mängden 25% i punkt 1 – göras i enlighet med bestämmelserna i artikel 19.~~

↓ ny

Artikel 6

Ankomstanmälan

Fartygets ankomst till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat skall anmälas i förväg i enlighet med bilaga III av den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren.

Artikel ~~IX~~ 7 ~~IX~~ 6

Inspektionsmetoder

1. Den behöriga myndigheten skall säkerställa att inspektören åtminstone

- a) kontrollerar de certifikat och dokument ~~⇒~~ som enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning och konventionerna skall finnas ombord, särskilt de ~~⇒~~ som finns förtecknade i bilaga ~~IX~~ IV ~~IX~~ ~~II i den utsträckning detta är tillämpligt för fartyget i fråga,~~
- ⇒ b) kontrollerar, i förekommande fall, om brister som en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats, ~~⇒~~
- ~~IX~~ c) ~~IX~~ ~~b)~~ förvissar sig om fartygets allmänna skick, ~~IX~~ inklusive sanitära förhållanden ~~IX~~, däribland maskinutrymme och bostäder, ~~inklusive hygieniska förhållanden.~~

2. Om ett fartyg har tillåtits att lämna en hamn på villkor att bristerna åtgärdas i nästa hamn, skall inspektionen i nästa hamn begränsas till en kontroll av att bristerna verkligen har åtgärdats.

Om inspektören finner det lämpligt får han eller hon emellertid bestämma att inspektionen skall omfatta även annat.

~~IX~~ 3. ~~IX~~ ~~2~~ Inspektören har rätt att granska alla sådana relevanta certifikat och dokument som måste finnas ombord enligt konventionerna utom sådana som är förtecknade i bilaga ~~IX~~ IV ~~IX~~ ~~II~~.

~~IX~~ 4. ~~IX~~ ~~2~~ En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller för verksamheten ombord efterlevs, skall göras när det efter en sådan inspektion som nämns i punkterna ~~1 och 2~~ ~~IX~~ 1-3 ~~IX~~ finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar de tillämpliga villkoren i denna konvention.

«Otvetydiga skäl» föreligger när en inspektör finner omständigheter som han sakkunnigt bedömer utgöra skäl för en mer ingående inspektion av fartyget, dess utrustning och besättning.

Exempel på «otvetydiga skäl» finns i ~~IX~~ bilaga V och bilaga VII.C ~~IX~~ ~~bilaga III~~.

☒ 5. ☒ 4. De relevanta ~~rutiner~~ ☒ förfaranden ☒ och riktlinjer för ~~fartygsgranskningar som finns framlagda~~ ☒ fartygskontroller som föreskrivs ☒ i bilaga ☒ VI ☒ ~~IV~~ skall också beaktas.

↓ ny

Även om ett förfarande eller en riktlinje som anges i bilaga VI.4 avviker från gemenskapslagstiftningen skall medlemsstaterna inte anta någon nationell lag eller annan författning som leder till införande av förfaranden eller till tillämpningen av en inspektionspraxis som strider mot gemenskapslagstiftningen. Medlemsstaterna skall se till att de behöriga myndigheterna informeras om vilka riktlinjer och förfaranden som skall användas i enlighet med gemenskapslagstiftningen, och kontrollera att de används på rätt sätt.

6. Inspektörernas skyddskontroller ombord skall ske i enlighet med de förfaranden som anges i bilaga VII.

↓2001/106/EG artikel 1.5
(anpassad)

Artikel ☒ 8 ☒ 7

Utökad inspektion av vissa fartyg

↓2001/106/EG artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

1. Fartyg i någon av kategorierna i ☒ bilaga VIII.B kan ☒ ~~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 medlemsstat eller i ☒ en signatärstat ☒ till Paris MOU ☒ ~~stat som undertecknat MOU.~~

↓2001/106/EG artikel 1.5
(anpassad)
⇒ ny

2. Om ett sådant fartyg väljs ut för inspektion i enlighet med ☒ bilaga I.A.2 ☒ ~~artikel 5.2 b~~ skall en utökad inspektion utföras. En inspektion i enlighet med artikel ☒ 7 ☒ ~~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)~~ Fartyg $\Rightarrow$ enligt punkt 1 $\Leftarrow$ som inte uppfyller $\Rightarrow$ anmälningsplikten enligt artikel 6 $\Leftarrow$ ~~punkt 3 a~~ skall genomgå en utökad inspektion $\Rightarrow$ vid ankarplatsen eller $\Leftarrow$ i anlöpshamnen.

$\boxtimes$ 3. $\boxtimes$ 4. Medlemsstaterna skall, om inte annat följer av artikel $\boxtimes$ 9 $\boxtimes$ 7a, se till att en utökad inspektion utförs av ett fartyg, som omfattas av punkt $\boxtimes$ 1 $\boxtimes$ 3 och som $\boxtimes$ enligt bilaga I $\boxtimes$ har prioritetsfaktor 7 eller högre, i den första hamn som det anlöper efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen.

↓2001/106/EG artikel 1.5
(anpassad)

~~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.~~

$\boxtimes$ 4. $\boxtimes$ 5. Utökade inspektioner skall $\boxtimes$ genomföras $\boxtimes$ i enlighet med förfarandena i $\boxtimes$ bilaga VIII.C $\boxtimes$ ~~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.~~

↓2001/106/EG artikel 1.6
(anpassad)
 $\Rightarrow$ ny

Artikel $\boxtimes$ 9 $\boxtimes$ 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 $\boxtimes$ bilaga I $\boxtimes$ ~~artikel 5.2 a~~ eller utföra en sådan obligatorisk utökad inspektion som avses i artikel $\boxtimes$ 8.3 $\boxtimes$ 7.4, skall medlemsstaten utan dröjsmål lämna uppgift till $\Rightarrow$ den behöriga myndigheten i nästa hamn, om den hamnen ligger i en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU, $\Leftarrow$ ~~Sirenae 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. $\Rightarrow$ Medlemsstaterna skall även ange det

sammanlagda antal inspektioner som gjorts enligt artikel 8.2 och bilaga I.A.1 under de sex månaderna. ⇐

⇒ Anmälningen skall göras senast fyra månader efter utgången av sexmånadersperioden i fråga. ⇐

3. ~~Under varje kalenderår får~~ ☒ Antalet ☒ uteblivna inspektioner enligt punkt 1 ~~inte~~ ⇒ får inte för någon treårsperiod bestående av tre kalenderår ⇐ överstiga 5 % av ~~årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som kan väljas ut för inspektion enligt punkt 1 och som anlöpt medlemsstatens hamnar ⇒ under perioden i fråga ⇐ , beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig.~~

↓2001/106/EG artikel 1.6
(anpassad)

☒ 4. ☒ De fartyg som avses i punkt 1 skall genomgå ☒ en obligatorisk ☒ inspektion enligt ☒ bilaga I.A.1 ☒ ~~artikel 5.2 a~~ eller en obligatorisk utökad inspektion enligt artikel ☒ 8.2 ☒ ~~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~~ ☒ förfarandet ☒ i artikel ☒ 24.2 ☒ ~~19~~.

↓2001/106/EG artikel 1.7
(anpassad)
⇒ ny

Artikel ☒ 10 ☒ ~~7b~~

Förbud mot tillträde för vissa fartyg

1. En medlemsstat skall se till att ~~ett~~ fartyg som ⇒ uppfyller kriterierna i bilaga IX.A ⇐ ~~tillhör en kategori i avsnitt A i bilaga XI vägras tillträde till dess hamnar ⇒ och ankarplatser ⇐ , utom i de situationer som beskrivs i artikel ⇒ 15.6. ⇐ ~~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.~~

↓2001/106/EG artikel 1.7
(anpassad)
⇒ ny

Tillträdesförbudet skall bli tillämpligt så snart fartyget har ⇒ lämnat den hamn eller ankarplats ⇐ ~~getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra eller, om så är fallet, tredje gången ⇒ och där tillträdesförbudet utfärdades ⇐.~~

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

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

↓2001/106/EG artikel 1.8
(anpassad)

Artikel ~~IX~~ 11 ~~IX~~ 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~~ X ~~IX~~ XI. En kopia av inspektionsrapporten skall lämnas till fartygets befälhavare.

↓ ny

Artikel 12

Klagomål

Alla klagomål som rör förhållanden ombord skall utredas.

Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat skall myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Klagandens identitet får inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare. Inspektören skall se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under sekretess.

Medlemsstaterna skall informera flaggstatens administration om klagomål som inte är uppenbart ogrundade och om hur klagomålen har följts upp; i lämpliga fall skall en kopia av meddelandet lämnas till Internationella arbetsorganisationen (ILO).

↓95/21/EG (anpassad)

Artikel ~~13~~ ~~13~~

Åtgärdande och kvarhållande

↓2001/106/EG artikel 1.9
(anpassad)

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.

↓95/21/EG (anpassad)

2. När sådana brister upptäcks som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget inspekteras se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Beslut om kvarhållande eller driftsförbud av verksamheten får inte upphävas förrän faran är obefintlig ~~13~~ har avlägsnats ~~13~~ eller myndigheten försäkrat sig om att fartyget efter att ha uppfyllt vissa nödvändiga villkor kan ge sig av till sjöss eller fortsätta driften utan fara för passagerares och besättnings säkerhet eller hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att den marina miljön hotas på ett oacceptabelt sätt.

↓ ny

3. Utan att det påverkar tillämpningen av skyddsrestriktioner fastställda enligt förordning (EG) nr 725/2004 kan en behörig myndighets beslut om kvarhållande

a) föreskriva att fartyget skall förbli på en viss plats eller flyttas till en viss ankarplats eller kaj, och

b) ange under vilka omständigheter fartygets befälhavare får flytta fartyget från en angiven plats av säkerhetsskäl eller för att förebygga förorening.

↓2001/106/EG artikel 1.9 b
(anpassad)
⇒ ny

~~13~~ 4. ~~13~~ När han gör sina sakkunnigbedömningar av om ett fartyg skall kvarhållas eller inte skall inspektören följa de kriterier som fastställs i bilaga ~~13~~ XI ~~13~~ ~~13~~.

~~I detta avseende skall ett fartyg kvarhållas om det~~ ☒ Om inspektionen visar att fartyget ☒ inte är utrustat med ett fungerande VDR-system ~~när det krävs att ett sådant skall användas enligt~~ ⇒ trots att detta föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning 2002/59/EG¹² ☐ ~~bilaga VII~~ skall den behöriga myndigheten se till att fartyget kvarhålls.

Om ⇒ de brister som ligger till grund för kvarhållandet ☐ ~~denna brist~~ inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet får den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till närmaste ⇒ reparationsvarv där bristerna lätt kan åtgärdas ☐ ~~lämpliga hamn för snabbt åtgärdande~~ eller kräva att ⇒ bristerna ☐ ~~bristen~~ åtgärdas inom högst 30 dagar ⇒ i enlighet med Paris MOU:s riktlinjer ☐. För dessa ändamål skall förfarandena i artikel ☒ 15 ☒ ~~44~~ vara tillämpliga.

↓95/21/EG (anpassad)

☒ 5. ☒ ~~4.~~ I undantagsfall får - om fartygets allmänna tillstånd är uppenbart undermåligt - den behöriga myndigheten göra uppehåll i inspektionen av fartyget tills de ansvariga parterna har vidtagit de nödvändiga åtgärder som säkerställer att fartyget uppfyller konventionernas tillämpningskrav.

↓2001/106/EG artikel 1.9 c
(anpassad)

☒ 6. ☒ ~~5.~~ ~~Om de inspektioner som avses i artikel 5.2 och artikel 7 resulterar i~~ ☒ Vid ☒ kvarhållande skall den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen och med bifogande av inspektionsrapporten underrätta ☒ flaggstatens administration ☒ ~~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 ~~na~~ informeras.

↓95/21/EG (anpassad)

☒ 7. ☒ ~~6.~~ Bestämmelserna i detta direktiv skall inte påverka de ytterligare krav i konventionerna som rör förfaranden för meddelande och rapportering med avseende på hamnstatskontroll.

☒ 8. ☒ ~~7.~~ När hamnstatskontroll utövas i enlighet med detta direktiv skall alla tänkbara ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg kvarhålls eller försenas utan tillräcklig anledning. Om ett fartyg kvarhålls eller försenas utan tillräcklig anledning har ägaren eller den ☒ driftsansvarige ☒ ~~som är ansvarig för fartygstransporten~~ rätt till ersättning för den lidna förlusten eller skadan. I varje fall av påstått kvarhållande eller försening utan tillräcklig anledning ligger bevisbördan på ägaren eller den ☒ driftsansvarige ☒ ~~som är ansvarig för fartygstransporten~~.

¹² EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

9. Den behöriga myndigheten får tillåta att fartyget flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel och kan ske utan fara. Risker för trängsel skall emellertid inte påverka beslutet om kvarhållande eller om kvarhållandets upphörande.

Hamnmyndigheten skall samarbeta med den behöriga myndigheten för att ge plats åt kvarhållna fartyg.

Artikel 9a

Tillämpligt förfarande då ISM-certifikat saknas

1. Om det, vid inspektion ombord på ett fartyg på vilket ISM-koden är tillämplig inom Europeiska gemenskapen vid tidpunkten för inspektionen, framkommer att kopian av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation eller certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden) saknas, skall den behöriga myndigheten säkerställa att fartyget kvarhålls.

2. Även om de dokument som avses i punkt 1 saknas får den behöriga myndigheten, om det vid inspektion inte upptäcks några andra brister som motiverar kvarhållande, upphäva beslutet om kvarhållande för att förhindra överbeläggning av hamnen. När ett sådant beslut fattas skall den behöriga myndigheten omedelbart underrätta de andra medlemsstaternas behöriga myndigheter om detta.

3. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla fartyg, som tillåts lämna en hamn i en medlemsstat under de omständigheter som anges i punkt 2, vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen, utom i de situationer som anges i artikel 11.6, till dess att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten på ett tillfredsställande sätt kan bevisa för den behöriga myndigheten i den medlemsstat som beslutat om kvarhållandet att fartyget har giltiga certifikat utfärdade i enlighet med ISM-koden. När sådana brister som avses i artikel 9.2 upptäcks och dessa inte kan rättas till i den hamn där kvarhållandet sker, skall de relevanta bestämmelserna i artikel 11 också tillämpas.

↓95/21/EG (anpassad)

Artikel ~~14~~ ~~14~~

Rätt till överklagande

↓2001/106/EG artikel 1.10
(anpassad)

1. Fartygets ägare, den ~~14~~ driftsansvarige ~~14~~ ~~som är ansvarig för fartygstransporten~~ eller dennes representant i medlemsstaten skall ha rätt att överklaga en behörig myndighets beslut att kvarhålla fartyget eller ~~14~~ ett tillträdesförbud ~~14~~ ~~att vägra tillträde~~. Ett överklagande medför inte att beslutet om kvarhållande eller ~~14~~ tillträdesförbudet ~~14~~ ~~att vägra tillträde~~ upphävs.

↓95/21/EG (anpassad)

2. Medlemsstaterna skall inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.

3. Den behöriga myndigheten är skyldig att upplysa befälhavaren för det fartyg ~~14~~ som avses i ~~14~~ ~~till vilket hänvisning sker i punkt 1~~ om hans rätt att överklaga.

↓ ny

4. Om överklagandet eller en begäran från ägaren eller den driftsansvarige eller deras representanter leder till att ett beslut om kvarhållande eller ett tillträdesförbud upphävs eller ändras,

a) skall medlemsstaten se till att inspektionsdatabasen snarast uppdateras i enlighet med detta,

b) skall medlemsstaten där beslutet om kvarhållande eller tillträdesförbudet utfärdades se till att den information som avses i artikel 19 rättas i enlighet med detta inom 24 timmar.

↓95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~14~~ 15 ~~14~~

Uppföljning av inspektioner och kvarhållanden

1. När sådana brister ~~14~~ som avses i artikel 13.2 ~~14~~ till vilka hänvisning görs i artikel 9.2 inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta det ifrågavarande fartyget att fortsätta till det ~~lämpliga och tillgängliga~~ ⇒ närmast tillgängliga reparationsvarv där uppföljning kan ske ~~14~~, som utses av befälhavaren och den aktuella myndigheten, förutsatt att de villkor som har uppställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av den medlemsstaten följs. Sådana villkor skall säkerställa att fartyget kan fortsätta färden utan fara för passagerares och besättnings säkerhet och hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att utgöra ett oacceptabelt hot mot den marina miljön.

↓ ny

2. Om beslutet att skicka ett fartyg till ett reparationsvarv grundas på ett brott mot IMO:s resolution A.744(18) antingen i fråga om fartygets dokumentation eller fel eller brister i konstruktionen, får den behöriga myndigheten kräva att nödvändiga tjockleksmätningar görs i kvarhållandehamnen innan fartyget släpps iväg.

↓95/21/EG (anpassad)

~~14~~ 3. ~~14~~ 2. Då sådana omständigheter som anges i punkt 1 föreligger skall medlemsstatens behöriga myndighet i den hamn där inspektionen genomfördes meddela dels den behöriga myndigheten i den stat där reparationsvarvet är beläget, dels de parter som anges i artikel ~~14~~ 13.6 ~~14~~ 9.5, dels varje annan lämplig myndighet om villkoren för färden.

~~3. Meddelande till parterna enligt punkt 2 skall göras i enlighet med bilaga 2 till MOU.~~

Den behöriga myndigheten i den medlemsstat som mottar ett sådant meddelande skall upplysa den myndighet som utfärdat meddelandet om de åtgärder som vidtagits.

4. ~~14~~ Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att se till att fartyg enligt punkt 1 vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen om fartyget ~~14~~ Om ett fartyg som anges i punkt 1 fortsätter sin resa

~~14~~ a) ~~14~~ ~~14~~ utan att i inspektionshamnen uppfylla de villkor som den behöriga myndigheten i någon medlemsstat har uppställt, eller

~~14~~ b) ~~14~~ ~~14~~ under vägran att uppfylla tillämpliga konventionskrav genom att inte anlöpa det anvisade reparationsvarvet.

~~skall medlemsstaterna vidta åtgärder för att säkerställa att sådana fartyg vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen~~ ☒ En sådan vägran skall vidmakthållas ☒ tills ägaren eller den ~~som är ansvarig för fartygstransporten~~ ☒ driftsansvarige på ett ☒ för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt ☒ tillfredsställande sätt har visat ☒ ~~har framlagt tillräcklig bevisning om~~ att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i ☒ konventionerna ☒ ~~konventionen~~.

5. Under de omständigheter ☒ som avses i punkt 4 a ☒ ~~till vilka hänvisning sker i punkt 4 i~~ skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns ☒ vara undermåligt ☒ ~~ha brister~~ omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla andra medlemsstater på detta.

Under de omständigheter ☒ som avses i punkt 4 b ☒ ~~till vilka hänvisning görs i punkt 4 ii~~ skall den behöriga myndigheten i den medlemsstat där reparationsvarvet är beläget omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla andra medlemsstater på detta.

Innan fartyget vägras att anlöpa får en medlemsstat begära överläggningar med ~~myndigheten~~ ☒ administrationen ☒ i fartygets flaggstat.

6. ~~Oaktat~~ ☒ Med avvikelse från ☒ bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn tillåtas av ~~hamnstatens behöriga myndighet~~ ☒ berörd myndighet i hamnstaten ☒ om *force majeure* eller bjudande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister, förutsatt att fartygets ägare, den ☒ driftsansvarige ☒ ~~som är ansvarig för fartygstransporten~~ eller befälhavaren ~~försäkrat~~ ☒ har vidtagit åtgärder som har godkänts av ☒ den behöriga myndigheten i den medlemsstaten ~~att lämpliga åtgärder vidtagits~~ för att garantera säkert anlöp till hamnen.

↓95/21/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel ☒ 16 ☒ ~~12~~

Inspektörernas kvalifikationer

1. Inspektioner får endast genomföras av inspektörer som ~~har de kvalifikationer som är förtecknade i bilaga VII~~ ☒ är kvalificerade enligt bilaga XII ☒ ☒ och som av den behöriga myndigheten har bemyndigats att genomföra hamnstatskontroller ☒.

2. När nödvändig yrkesmässig sakkunskap inte kan tillhandahållas av hamnstatens behöriga myndighet får denna behöriga myndighets inspektör biträdas av varje annan person som har den erforderliga sakkunskapen.

3. ☒ Den behöriga myndigheten ☒, inspektörer som utövar hamnstatskontroll och de personer som biträder dem får inte ha något kommersiellt intresse vare sig i hamnen där inspektionen utförs eller i de inspekterade fartygen. Inte heller får inspektörerna vara anställda hos eller utföra arbete för icke-statliga organisationer som utfärdar ~~i lag eller av klassificeringssällskap föreskrivna certifikat~~ ☒ konventions- eller klasscertifikat ☒ eller utför de besiktningar som ligger till grund för att sådana certifikat utfärdas för fartyg.

4. Varje inspektör skall vara utrustad med ett personligt dokument i form av ett identitetskort, utfärdat av hans behöriga myndighet ⇒ i enlighet med kommissionens direktiv 96/40/EG¹³ ⇐ ~~och enligt nationella bestämmelser, vilket anger att inspektören är bemyndigad att utföra inspektioner.~~

↓95/21/EG

~~En gemensam mall för sådana identifikationskort skall upprättas i enlighet med bestämmelserna i artikel 19.~~

↓ ny

5. Medlemsstaterna skall se till att inspektörernas kompetens kontrolleras och deras kunskaper enligt bilaga XII provas innan medlemsstaterna bemyndigar dem att utföra inspektioner, och därefter vart femte år.

6. Medlemsstaterna skall se till att inspektörerna utbildas på lämpligt sätt om hur hamnstatskontrollen ändras genom detta direktiv, och om ändringarna av konventionerna.

7. Medlemsstaterna och kommissionen skall tillsammans utforma och främja ett harmoniserat kvalificerings- och utbildningssystem för inspektörer inom gemenskapen.

↓95/21/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel 17 ~~13~~

Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter

1. ⇒ Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att lotsar i medlemsstaterna som är verksamma vid ankomst eller avgång från kaj eller på fartyg vid resa till en hamn eller i transit inom en medlemsstat ⇐ ~~Medlemsstaters lotsar som är verksamma vid ankomst eller vid avgång från kaj eller som är verksamma på fartygs resa till en hamn inom en medlemsstat skall omedelbart upplysa~~ ☒ informerar ☒ den behöriga myndigheten i ~~medlems-~~ hamn- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar ~~brister~~ ☒ fel ☒ som menligt kan inverka på fartygets ~~navigeringsförmåga eller som kan hota eller vara skadliga för~~ ☒ säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot ☒ den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar ~~brister~~ ☒ fel ☒ som kan inverka menligt på ☒ fartygets säkerhet eller som utgör ett oacceptabelt hot mot ☒ ~~säkerheten eller som kan hota eller vara skadliga för~~ den marina miljön skall myndigheten i fråga omedelbart upplysa den aktuella medlemsstatens behöriga myndighet om detta.

¹³ EGT L 196, 7.8.1996, s. 8.

↓ ny

3. Medlemsstaterna skall ålägga lotsar och hamnmyndigheter att använda den modellrapport som finns i bilaga XIII eller motsvarande, om möjligt i elektroniskt format.

Medlemsstaterna skall se till att fel anmälda av lotsar och hamnmyndigheter följs upp på lämpligt sätt.

Medlemsstaterna skall varje år lämna en rapport till kommissionen om tillämpningen av punkterna 1 och 2, med detaljer om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa upp fel anmälda av lotsar och hamnmyndigheter.

↓95/21/EG

⇒ ny

Artikel 18 ~~14~~

Samarbete

1. Varje medlemsstat skall ⇒ se till att dess hamnmyndigheter och andra berörda myndigheter eller organ som har följande informationstyper ger dem till den behöriga myndigheten: ⇐ ~~verka för samarbete mellan sin behöriga myndighet, sina hamnmyndigheter och andra relevanta myndigheter eller kommersiella organisationer för att säkerställa att dess behöriga myndighet får tillgång till all väsentlig information om fartyg som trafikerar dess hamnar.~~

⇒ – Information som har anmälts i enlighet med bilaga III. ⇐

⇒ – Information om fartyg som inte har uppfyllt sin anmälningsplikt enligt detta direktiv, rådets direktiv 2000/59/EG¹⁴ eller 2002/59/EG¹⁵ eller förordning (EG) nr 725/2004. ⇐

⇒ – Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artiklarna 7 eller 10 i direktiv 2000/59/EG. ⇐

⇒ – Information om fartyg som har nekats tillträde eller avvisats från hamn av skyddsskäl. ⇐

¹⁴ EGT L 332, 28.12.2000, s. 81.

¹⁵ EGT L 208, 5.2.2002, s. 10.

↓ 2001/106/EG artikel 1.11
(anpassad)
⇒ ny

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

⇒ Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att inspektionsdatabasen uppdateras i enlighet med de behov som följer av detta direktiv. ⇐

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.

↓ 95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

3. ⇒ Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att inspektionsdatabasen uppdateras i enlighet med de behov som följer av detta direktiv. ⇐

Den information ~~till vilken hänvisning görs i punkt 2~~ ☒ som avses i denna punkt ☒ skall vara den som anges i ~~bilaga 4 till MOU och som behövs för att uppfylla kraven i artikel 15 i detta direktiv~~ ⇒ bilagorna X och XIV och all information av betydelse för urvalet av enligt artikel 5.4. ⇐

↓ 1999/97/EG artikel 1.2
(anpassad)

Artikel ☒ 19 ☒ ~~15~~

☒ Offentliggörande ☒ av information

↓ 1999/97/EG artikel 1.2
⇒ ny

1. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att ⇒ se till att information om inspektioner, kvarhållanden och nekat tillträde offentliggörs i enlighet med bilaga XIV. ⇐ ~~säkerställa att de uppgifter som anges i del I i bilaga VIII om de fartyg som hållits kvar i eller är föremål för vägrat tillträde till en hamn i denna medlemsstat den föregående månaden offentliggörs åtminstone en gång i månaden.~~

↓2001/106/EG artikel 1.2

~~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.~~

↓1999/97/EG artikel 1.2

~~3. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta för att fastställa den lämpliga teknik som avses i artikel 15.2.~~

~~4. Där detta är lämpligt skall informationssystemet Sirenac ändras för att genomföra ovannämnda krav.~~

↓2001/106/EG artikel 1.13
(anpassad)

☒ 2. ☒ ~~5~~. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte nationell lagstiftning om ansvar.

↓ ny

Artikel 20

Svarta listan

Varje år skall kommissionen upprätta och offentliggöra en svart lista över fartygsoperatörers och företags prestationsnivåer i enlighet med de förfaranden och kriterier som fastställs i bilaga XV.

↓95/21/EG (anpassad)

Artikel ☒ 21 ☒ ~~16~~

Kostnader

1. Om de inspektioner som anges i artiklarna ☒ 7 och 8 ☒ ~~6 och 7~~ bekräftar ☒ eller avslöjar ☒ brister eller leder till att sådana brister uppdagas som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget, skall alla kostnader som har samband med inspektionerna ~~och som utförts~~ under en normal redovisningsperiod täckas av fartygets ägare eller ☒ den driftsansvarige eller dennes ☒ ~~av den som är ansvarig för fartygstransporten eller av hans representant i hamnstaten.~~

2. Alla kostnader i samband med inspektioner som utförs av en medlemsstats behöriga myndighet enligt artikel 10 och artikel 15.4 ~~11.4~~ skall debiteras fartygets ägare eller den ~~driftsansvarige som är ansvarig för fartygstransporten~~.

↓2001/106/EG artikel 1.14
(anpassad)

~~3. 2a. Vid kvarhållande av ett fartyg på grund av brister eller avsaknad av giltiga certifikat enligt artikel 9 och bilaga VI skall alla kostnader i samband med kvarhållandet i hamn bäras av fartygets ägare eller den driftsansvarige som är ansvarig för fartygstransporten.~~

↓95/21/EG (anpassad)

4. 3. Beslut om kvarhållande skall inte upphävas innan full betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.

↓2001/106/EG artikel 1.15
(anpassad)

Artikel 22 ~~17~~

Uppgifter för övervakning av genomförandet

↓2001/106/EG artikel 1.15
(anpassad)

Medlemsstaterna skall ~~lämna~~ ge kommissionen ~~lämna~~ de uppgifter som ~~avses~~ anges i bilaga XVI ~~med~~ med de intervall som där anges.

↓ ny

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att kommissionen har fullständig och obegränsad tillgång till alla uppgifter som administreras av inspektionsdatabasen.

Artikel 23

Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

Kommissionen skall samla in den information och göra de besök i medlemsstaterna som kommissionen behöver för att kunna se till att direktivet genomförs på ett effektivt sätt, och för att i enlighet med artikel 2 b i i förordning (EG) nr 1406/2002 kontrollera att hamnstatskontrollen fungerar i hela gemenskapen.

↓2001/106/EG artikel 1.15
(anpassad)

Artikel ~~24~~ ~~18~~

Föreskrivande kommitté ~~24~~ Kommittéförfarande ~~18~~

↓2002/84/EG artikel 4.2
(anpassad)

1. Kommissionen skall biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002¹⁶ ~~av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS).~~

↓2001/106/EG artikel 1.15

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.

↓95/21/EG (anpassad)

Artikel ~~25~~ ~~19~~

Ändringsförfarande

↓2001/106/EG artikel 1.16
(anpassad)

Detta direktiv kan, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i enlighet med ~~det förfarande som avses~~ ~~24~~ förfarandet ~~18~~ i artikel ~~24.2~~ ~~18.2~~ för att

¹⁶ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

↓ 2001/106/EG artikel 1.16
(anpassad)
⇒ ny

- a) på grundval av de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, och med hänsyn till utvecklingen inom ☒ ramen för Paris ☒ MOU, anpassa de skyldigheter som avses i artikel 5 (med undantag för procentsatsen 25 % som anges i punkt 1 i den artikeln, artiklarna ⇒ 5–17 och 19–22 ⇐ och de bilagor till vilka dessa artiklar hänvisar,

↓ 95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

- b) anpassa bilagorna för att ta hänsyn till ändringar som har trätt i kraft i
⇒ gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet och sjöfartsskydd och berörda ⇐ internationella organisationers konventioner, protokoll, koder och resolutioner ☒ samt Paris ☒ MOU,

↓ 2002/84/EC artikel 4.3 a
⇒ ny

- c) ⇒ i artikel ⇐ 2~~4~~ ⇒ ändra definitionerna och ⇐ uppdatera den förteckning över internationella konventioner som har betydelse för detta direktiv.

↓ 2002/84/EG artikel 4.3 b

Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 2 får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

↓ ny

Artikel 26

Genomförandet av den nya inspektionen i gemenskapsrätten

I enlighet med förfarandet i artikel 24.2 får nya föreskrifter antas i fråga om följande:

- Varje riskparameters värde; flaggstaternas prestationsnivåer, faktorer som gäller klassificeringssällskap och företags prestationer bör ges ett högre värde än andra kriterier.
- Den kombination av riskparametrar som motsvarar varje nivå för fartygens riskprofil.

– Kriterier och förfaranden avpassade för inspektionernas typ och omfattning.

– Principer och närmare bestämmelser för medlemsstaternas inspektionsplikt.

Varje år skall kommissionen utvärdera fartygsriskparametrarnas användning och, i lämpliga fall och i enlighet med förfarandet i artikel 24.2, föreslå att parametrarna justeras på grundval av erfarenheter eller politiska målsättningar.

↓2001/106/EG artikel 1.17
(anpassad)

Artikel ~~27~~ ~~19~~

☒ 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.

↓2001/106/EG artikel 3
(anpassad)
⇒ ny

☒ Artikel 28 ☒

☒ Översyn ☒

Kommissionen skall se över genomförandet av detta direktiv senast ⇒ 18 månader efter sista dagen för direktivets genomförande ⇐ ~~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 29

Genomförande och anmälan

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna [...] och punkterna [...] i bilagorna [...] [artiklar, och delar av artiklar, och punkter i bilagor som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet] senast 18 månader efter den dag som anges i artikel 31. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De skall även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävts genom detta direktiv skall anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras och om hur uppgiften skall formuleras skall varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

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

Artikel 30

Upphävande

Direktiv 95/21/EG, ändrat genom de direktiv som anges i bilaga XVII.A, skall upphöra att gälla från och med [dagen för det omarbetade direktivets ikraftträdande], dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller den tidsfrist för införlivande i nationell lagstiftning och tillämpning av dessa direktiv som anges i bilaga XVII.B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall anses som hänvisningar till detta direktiv och skall läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XVII.

Artikel 31

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Artiklarna [...] och punkterna [...] i bilagorna [...] [artiklar, och delar av artiklar, och punkter i bilagor som är oförändrade i förhållande till det tidigare direktivet] skall tillämpas från den [dagen för det omarbetade direktivets ikraftträdande].

Artikel 32

Adressater

Detta direktiv är riktat till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA I

⊗ URVAL AV ~~⊗ FARTYG SOM SKALL PRIORITERAS~~ FÖR INSPEKTION

(enligt artikel ~~5.2~~ ⊗ 5.4 ⊗)

↓ ny

A. Inspektionspliktens omfattning

1. Den behöriga myndigheten skall se till att alla fartyg med en prioritetsfaktor på över 50 i inspektionsdatabasen inspekteras i hamn eller vid ankarplats, utom fartyg som redan har valts ut för utökad inspektion och fartyg som under den senaste månaden har inspekterats av en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU.

2. I fråga om andra fartyg skall den behöriga myndigheten välja ut fartyg för inspektion med tillämpning av följande prioriteringar:

a) De fartyg som avses i del B.I skall väljas ut för inspektion först, oberoende av prioritetsfaktor.

b) De fartyg som avses i del B.II skall väljas ut i fallande ordning enligt den ordning som följer av värdet på prioritetsfaktorn enligt inspektionsdatabasen, utom fartyg som under den senaste månaden har inspekterats i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en Paris MOU-region.

3. Medlemsstaterna skall inte inspektera fartyg som under de sex senaste månaderna har inspekterats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen, under förutsättning att

a) fartygets prioritetsfaktor understiger 7; detta gäller dock inte fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion,

b) fartyget inte har högsta prioritet enligt del B.I,

c) inga brister rapporterades vid föregående inspektion,

d) det saknas otvetydiga skäl för en inspektion,

e) fartyget inte omfattas av punkt 2 a.

4. En värdstats besiktning av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artiklarna 6 och 8 i direktiv 1999/35/EG¹ skall anses som en mer ingående inspektion eller, i förekommande fall, en utökad inspektion och registreras som en sådan i inspektionsdatabasen. Fartyg som uppvisar brister som utgör en klar säkerhets-, hälso- eller miljörisk skall hållas kvar i enlighet med artikel 13.

B. PRIORITERADE FARTYG

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 1 (anpassad)
⇒ ny

☒ B. ☒ I. ☒ HÖGSTA PRIORITET ☒

Oavsett värdet på prioritetsfaktorn skall följande fartyg ha högsta prioritet för inspektion:

1. Fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet med anledning av ☒ fel ☒ brister som kan inverka menligt på ☒ äventyra ☒ fartygets ☒ säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 17 ☒ säkra framförande (i enlighet med direktiv 93/75/EEG² och artikel 13 i detta direktiv).
2. Fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten ⇒ enligt detta direktiv eller enligt direktiven 2000/59/EG eller 2002/59/EG, eller förordning (EG) nr 725/2004. ⇐
3. Fartyg som har varit föremål för rapport eller anmälan från en annan medlemsstat.

↓ ny

4. Fartyg som har rapporterats av en medlemsstat på grund av underlåtenhet att följa rekommendationen om navigering genom inloppet till Östersjön i enlighet med bilagorna till IMO:s resolution MSC.138(76).

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 1 (anpassad)
→₁ 1999/97/EG artikel 1.3 och bilagan punkt 1 a
⇒ ny

5. 4. Fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en ombordanställd ☒ besättningsmedlem ☒ eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att

¹ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

² EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19.

rapporten eller klagomålet ☒ är uppenbart ☒ är helt utan grund. ~~Identiteten på den person som lämnat in rapporten eller klagomålet får inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare.~~

6. 5. Fartyg som

- a) har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på ingående till hamnen,
- b) har anklagats för en påstådd överträdelse av bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten,
- c) har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt varvid trafikregleringsåtgärder antagna av IMO, eller säkra navigeringsmetoder och navigeringsförfaranden inte har följts, eller
- d) på annat sätt har framförts så att det innebär en fara för personer, egendom eller miljö.

7. 6. Fartyg som ~~under de senaste 6 månaderna~~ av säkerhetsskäl har avstängts →₁ eller dragits tillbaka ← från sin klass ⇨ efter den senaste inspektionen i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen ⇧.

↓ ny

8. Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats i enlighet med artikel 9 i direktiv XX/XX om gemensamma regler och standarder för fartygsinspektioner och besiktningsorganisationer och för sjöfartsmyndigheters relevanta verksamhet.

↓2001/106/EG artikel 1.19
(anpassad)
⇨ ny

☒ B. ☒ II. SAMLAD PRIORITETSAKTÖR

⇨ Den behöriga myndigheten skall välja ut de fartyg som anges nedan i fallande ordning enligt den ordning som följer av värdet på fartygets prioritetfaktor enligt inspektionsdatabasen. ⇧ ~~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 ☒ signatärstater till Paris MOU ☒ MOU:s medlemmar. Om lämpliga uppgifter för detta ändamål saknas skall medlemsstaterna förlita sig på tillgängliga uppgifter i ☒ inspektionsdatabasen ☒ Sirenae och inspektera de fartyg som inte ☒ finns med i databasen ☒ har registrerats i Sirenae-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~~ ☒ konventionscertifikat ☒ 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 ☒ vars kvarhållandefrekvens, beräknad på de inspektioner som enligt inspektionsdatabasen har gjorts de tre senaste kalenderåren, omfattas av ☒ som uppförts på den svarta lista som publiceras i den årliga ☒ Paris ☒ MOU-rapporten.
5. Fartyg som har tillåtits att lämna en medlemsstats hamn ☐ eller ankarplats ☐ 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 ☐ eller vid en tidigare ankarplats ☐.
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 ☐ vars prestationsnivå bedöms som "låg" eller "mycket låg" enligt Paris MOU:s tabell över klassificeringssällskapens kvarhållandefrekvenser för de senaste tre åren ☐ ~~med en bristfrekvens över genomsnittet.~~

↓2001/106/EG artikel 1.19
(anpassad)
☐ ny

- ~~11~~ 10. Fartyg som tillhör de kategorier som avses i ☒ bilaga VIII.B. ☒ ~~avsnitt A i bilaga~~
- ~~12~~ 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. 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 ~~8.3~~ 8.3 skall ~~den~~ den samlade prioritetsfaktorn inte omfatta punkt 10.

⇒ Vid tillämpningen av punkterna 4 och 9 skall Paris MOU:s listor träda i kraft den 1 juli året efter det kalenderår som statistiken avser. ⇐

BILAGA II

HUVUDDRAGEN I GEMENSKAPENS HAMNSTATSINSPEKTION

(enligt artikel 5.2)

Följande faktorer och områden skall ingå i gemenskapens hamnstatsinspektion:

I. FARTYGENS RISKPROFIL

Ett fartygs riskprofil avgörs av följande parametrar:

a) Fartygstyp

Passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg anses utgöra en högre risk.

b) Fartygets ålder

Äldre fartyg anses utgöra en högre risk.

c) Flaggsstatens prestationsnivå

- i) Fartyg flaggade i en stat med hög kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en högre risk.
- ii) Fartyg flaggade i en stat med låg kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en lägre risk.
- iii) Fartyg flaggade i en stat som enligt en oberoende utvärdering i enlighet med koden för genomförande av obligatoriska IMO-texter (Code for the implementation of mandatory IMO instruments) följer tillämpliga texter anses utgöra en lägre risk.

d) Erkända organisationer

- i) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är låg eller mycket låg i fråga om kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en högre risk.
- ii) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är hög i fråga om kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en lägre risk.
- iii) Fartyg certifierade av organisationer erkända i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG anses utgöra en lägre risk.

e) Företagets prestationsnivå

- i) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är låg eller mycket låg enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en högre risk.
- ii) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är hög enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen anses utgöra en lägre risk.

f) Tidigare inspektioner i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen

- i) Fartyg som har hållits kvar mer än en gång anses utgöra en högre risk.
- ii) Fartyg som inte har hållits kvar någon gång under de senaste 36 månaderna och som har haft få brister anses utgöra en lägre risk.

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna enligt första stycket skall fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

- Hög risk.
- Normal risk.
- Låg risk.

Vid bedömningen skall större vikt läggas vid flaggstatens och företagets prestationsnivå och erkända organisationer.

II. FARTYGSINSPEKTIONER

Fartyg som anlöper hamnar i gemenskapen skall bli föremål för regelbunden inspektioner med jämna mellanrum, och tilläggsinspektioner om oförutsedda faktorer spelar in.

1. Regelbundna inspektioner

Intervallen för de regelbundna inspektionerna skall avgöras av fartygets riskprofil. För högriskfartyg skall intervallet inte överstiga 6 månader. För fartyg med övriga riskprofiler skall lägre risk innebära längre intervall.

Medlemsstaterna skall göra regelbunden inspektion på följande fartyg:

- Högriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen under de senaste sex månaderna. Högriskfartyg kan inspekteras från och med den femte månaden.
- Normalriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen under de senaste 12 månaderna. Normalriskfartyg kan inspekteras från och med den tionde månaden.
- Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen under de senaste 36 månaderna. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

2. Tilläggsinspektioner

Fartyg som har drabbats av följande oförutsedda faktorer skall inspekteras oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion:

- Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen.
- Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats efter fartygets senaste inspektion i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen.
- Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.
- Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.
- Fartyg som
 - har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,
 - anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten,
 - har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg,
 - på annat sätt har hanterats så att det innebär en fara för personer, egendom eller miljö,
 - inte uppfyller IMO:s rekommendationer om framförande av fartyg.
- Fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet med anledning av fel som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 17 i detta direktiv.
- Fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten enligt artikel 6 i detta direktiv eller enligt direktiven 2000/59/EG eller 2002/59/EG, eller förordning (EG) nr 725/2004.
- Fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.
- Fartyg som senast hölls kvar för mer än tre månader sen.
- Fartyg som har rapporterats ha ej åtgärdade brister.
- Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.
- Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö.

3. Inspektionens omfattning

Regelbundna inspektioner och tilläggsinspektioner skall omfatta en undersökning av de områden som har fastställts i förväg för varje fartyg; områdena kan variera beroende på fartygs- och inspektionstyp och resultatet av tidigare hamnstatskontroller. Inspektionen skall vara mera ingående om det är fråga om en regelbunden inspektion av ett högriskfartyg eller ett fartyg som med anledning av typ och ålder utgör en högre risk, eller en ominspektion av ett fartyg för vilket tillträdesförbud har utfärdats i enlighet med bilaga XII.

Inspektionsdatabasen skall innehålla de uppgifter som behövs för att identifiera de riskområden som skall kontrolleras vid varje inspektion.

III. MEDLEMSSTATERNAS INSPEKTIONSPLIKT

Medlemsstaterna skall bidra med en rättvis insats till målet att alla fartyg som kan bli föremål för inspektion i Europeiska unionens hamnar inspekteras.

Varje medlemsstat skall göra en viss andel av det sammanlagda antal inspektioner som skall göras i Paris MOU-regionen. Andelen skall beräknas på grundval av hur stor andel av det sammanlagda antal fartyg som anlöper medlemsstaterna som anlöper hamnar i medlemsstaten i fråga.

Vid bedömningen av om en medlemsstat uppfyller det mål som anges ovan skall det även beaktas hur många regelbundna inspektioner som medlemsstaten har underlåtit att utföra.

En mekanism skall skapas som skall se till att fördelningen av inspektionerna mellan medlemsstaterna blir rättvis.

BILAGA III

ANKOMSTANMÄLAN

(enligt artikel 6)

1. När ett fartyg som kan bli föremål för utökad inspektion i enlighet med artikel 8.1 är på väg till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat skall den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren minst tre dagar före beräknad ankomst eller – om resan beräknas ta mindre än tre dagar – före avresan från föregående hamn eller ankarplats, lämna följande information till hamnmyndigheten eller den myndighet eller det organ som utsetts att ta emot informationen för hamnen i fråga:

- a) Fartygets namn, signalbokstäver och dess IMO- och MMSI-nummer.
- b) Beräknad liggetid.
- c) För tankfartyg:
 - i) konstruktion: enkelskrov, enkelskrov med segregerade barlasttankar eller dubbelskrov,
 - ii) last- och barlasttankarnas tillstånd: fullastade, tomma eller inerta,
 - iii) lastens volym och art.
- d) Planerad verksamhet under tiden i hamn (lastning, lossning, övrigt).
- e) Planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- eller reparationsarbeten som skall utföras när fartyget ligger i anlöps hamnen eller vid ankarplatsen.
- f) Dag för senaste utökade inspektion i Paris MOU-regionen.

2. I fråga om andra fartyg på väg till en hamn i en medlemsstat skall den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren anmäla fartygets ankomst i enlighet med artikel 4 i direktiv 2002/59/EG.

3. Den myndighet eller det organ som tar emot en ankomstanmälan skall vidarebefordra informationen till den behöriga hamnstatskontrollmyndigheten. Informationen skall om möjligt lämnas i elektroniskt format.

4. De rutiner och format som medlemsstaterna utarbetar för genomförandet av denna bilaga skall uppfylla de krav som gäller för anmälningar om fartyg enligt direktiv 2002/59/EG.

↓95/21/EG (anpassad)

BILAGA ~~IX~~ IV ~~IX~~ H

FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT

↓95/21/EG

(enligt artikel 7.1 ~~6.1~~)

1. Internationellt mätbrev (1969).
2.
 - Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg.
 - Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg.
 - Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg.
 - Radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg.
 - Radiotelefonsäkerhetscertifikat för lastfartyg.
 - Radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg.

↓1999/97/EG artikel 1.4 a

- Dispenscertifikat, inklusive, om så är lämpligt, lastförteckningen.

↓95/21/EG

- Säkerhetscertifikat för lastfartyg.

↓ ny

3. Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (ISSC).

4. Fartygshistorik.

↓95/21/EG

5. ~~3~~ Certifikat för gastanfartyg (IGC).

- Certifikat för gastanfartyg.

6. ~~4.~~ Kemikalietankfartygssäkerhetscertifikat (IBC).
- Kemikalietankfartygssäkerhetscertifikat (BCH).
7. ~~5.~~ Internationellt oljeskyddscertifikat.
8. ~~6.~~ Internationellt föroreningsskyddscertifikat.
9. ~~7.~~ Internationellt fribordscertifikat (1966).
- Dispenscertifikat till det internationella fribordscertifikatet.
10. ~~8.~~ Oljedagbok, del I och II.
11. ~~9.~~ Lastdagbok.

↓2001/106/EG artikel 1.20 a
⇒ ny

12. ~~10.~~ Beslut om säkerhetsbesättning.

13. ~~10a.~~ Certifikat ⇒ eller andra dokument ⇐ som utfärdats i enlighet med STCW-konventionen.

↓95/21/EG (anpassad)

14. ~~11.~~ ~~Medical Certificates~~ ☒ Läkrintyg ☒ (se ILO:s konvention nr 73 om läkarundersökning av sjömän).

↓ ny

15. Arbetsordning med tjänsteschema (ILO-konvention nr 180 och STCW 95).

16. Arbets- och vilotidsjournal för sjöfolk (ILO-konvention nr 180).

↓95/21/EG

17. ~~12.~~ Stabilitetshandlingar.

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 2.1

18. ~~13.~~ En kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation och certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (SOLAS, kapitel IX).

↓95/21/EG (anpassad)
⇒ ny

19. ~~14.~~ Certifikat med avseende på fartygets skrovstyrka och maskininstallationer utfärdade av vederbörande klassificeringssällskap ⇒ erkänd organisation ⇐ (krävs endast om fartyget är klassificerat av ett klassificeringssällskap ⇒ en erkänd organisation ⇐).
-

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan
punkt 2.2 (anpassad)
⇒ ny

20. ~~15.~~ Dokument om överensstämmelse avseende särskilda krav för fartyg som transporterar farligt gods.
21. ~~16.~~ Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg och Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg.
22. ~~17.~~ Särskild förteckning, manifest eller utförlig lastplan för farligt gods.
23. ~~18.~~ Fartygets loggbok över tester och övningar ⇒ , inbegripet skyddsövningar ⇐ samt loggbok över inspektion och underhåll av livräddningsredskap och anordningar ⇒ och brandredskap och anordningar för brandbekämpning ⇐.
24. ~~19.~~ Säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde.
25. ~~20.~~ Mobile offshore drilling unit safety certificate.
26. ~~21.~~ För oljetankfartyg: protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan.
27. ~~22.~~ Mönstringslista, brandbekämpningsplan och för passagerarfartyg en skadekontrollplan.
28. ~~23.~~ Shipboard oil pollution emergency plan.
29. ~~24.~~ ~~Survey Report File~~ Besiktningsrapporter (för bulkfartyg och oljetankfartyg).
30. ~~25.~~ Rapporter från tidigare hamnstatskontrollinspektioner.
31. ~~26.~~ Upplysningar om högsta A/A-ratio för ro-ro-passagerarfartyg.
32. ~~27.~~ Dokument om tillstånd för transport av spannmål.
33. ~~28.~~ Lastsäkringshandbok.

↓1999/97/EG artikel 1.4 b

34. ~~29.~~ Avfallshanteringsplan och avfallsdagbok.
35. ~~30.~~ Beslutsstödsystem för befälhavare på passagerarfartyg.
36. ~~31.~~ Samarbetsplan vad gäller räddningstjänster för passagerarfartyg som går i reguljärtrafik.
37. ~~32.~~ Förteckning över driftbegränsningar för passagerarfartyg.
38. ~~33.~~ Bulklastfartygsbok.
39. ~~34.~~ Lastnings- och lossningsplan för bulklastfartyg.

↓2001/106/EG artikel 1.20 b

40. ~~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).

↓ ny

41. Certifikat som krävs enligt direktiv 2006/XX/EG om fartygsägares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter.
42. Certifikat som krävs enligt förordning (EG) nr XXXX/2006 om bortfraktarens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar.

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan
punkt 3 (anpassad)
→₁ 2001/106/EG artikel 1.21

BILAGA ~~IX~~ V ~~IX~~ III

EXEMPEL PÅ OTVETYDIGA SKÄL FÖR EN MER INGÅENDE INSPEKTION

(enligt artikel ~~7.36.3~~)

1. Fartyg som beskrivs i bilaga I, del B.I och B.II, punkterna II-3, II-4, II-5b, II-5c, →₁ och II-8 ←.
2. Oljedagboken har inte förts på ett korrekt sätt.
3. Felaktigheter har uppdagats vid granskning av certifikat och andra dokument (~~se artikel 6.1 a och 6.2~~).

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan
punkt 3 (anpassad)

4. Indikationer på att besättningen inte förmår uppfylla kraven ~~IX~~ i fråga om kommunikation ombord enligt ~~IX~~ i artikel ~~8~~ ~~IX~~ 17 ~~IX~~ i direktiv ~~IX~~ 2001/25/EG ~~IX~~ ¹ ~~94/58/EG av den 22 november 1994 om minimikrav på utbildning av sjöfolk.~~

↓ ny

5. Ett certifikat har erhållits på ett bedrägligt sätt eller innehavaren av ett certifikat är inte den person som certifikatet ursprungligen utfärdades till.
6. Fartyg vars befälhavare, befäl eller manskap har ett certifikat utfärdat av ett land som inte har ratificerat STCW-konventionen.

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan
punkt 3

- ~~7. 5~~ Tecken på att lasthantering och annan hantering inte sker under säkra förhållanden eller i enlighet med IMO:s riktlinjer, t.ex. har förekomsten av syrekonzentration i inertgassystemets matningsledningar till lasttankarna högre gränsvärde än vad som är tillåtet.
- ~~8. 6~~ Befälhavaren på ett oljetankfartyg kan inte förete protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan.

¹ EGT L 136, 18.5.2001, s. 17.

9. ~~7.~~ En uppdaterad mönstringslista saknas eller besättningen har inte nödvändig kännedom om sina uppgifter i händelse av brand eller en order om att överge fartyget.
10. ~~8.~~ Utsändandet av falska nödalarmsignaler som inte har återkallats på riktigt sätt.
11. ~~9.~~ Avsaknad av väsentlig utrustning eller anordningar som krävs enligt konventionerna.
12. ~~10.~~ Ytterst ohälsosamma förhållanden ombord på fartyget.
13. ~~11.~~ Inspektörens allmänna intryck och iakttagelser att omfattande slitage eller brister vad gäller skrov eller konstruktion förekommer, vilket kan äventyra fartygets integritet vad gäller konstruktion, vatten- eller vädertäthet.
14. ~~12.~~ Uppgifter om eller belägg för att befälhavaren eller besättningen inte är förtrogen med väsentliga rutiner för fartygets handhavande vad gäller dess säkerhet eller förhindrande av förorening, eller att sådana rutiner inte har genomförts.

↓ ny

15. Avsaknad av arbetsordning med tjänsteschema eller arbets- och vilotidsjournal.

↓ 98/42/EG artikel 1.2 och bilagan
punkt 4 (anpassad)
⇒ ny

BILAGA ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV

FÖRFARANDEN FÖR KONTROLL AV FARTYG

(enligt artikel ~~7.56.4~~)

1. ~~Principer för säker bemanning~~ ☒ Principerna för säkerhetsbesättning (IMO:s resolution A.890(21) i dess ändrade lydelse ☒ ~~(IMO resolution A.481(XII) och bilagor som är Innehållet i minimibemanningsbeslut (bilaga 1) och Riktlinjer för tillämpningen av principerna för säker bemanning (bilaga 2).~~
2. Bestämmelserna i den internationella koden för ~~sjötransporter~~ transport av farligt gods till sjöss.
3. Internationella arbetsorganisationens (ILO) publikation: Inspektion av arbetsförhållanden ombord på fartyg i Riktlinjer för förfaranden.
4. Bilaga I till Paris MOU, Hamnstatskontrollförfaranden ⇒ och tillämpliga instruktioner och riktlinjer utfärdade av Paris MOU ⇐.

↓ ny

5. IMO:s resolution MSC.159(78) (antagen den 21 maj 2004) om interimistiska riktlinjer om kontrollåtgärder för ett bättre sjöfartsskydd (*Interim guidance on control and compliance measures to enhance maritime security*).

BILAGA VII

SKYDDSKONTROLL

(enligt artikel 7.6)

A. Före embarkering

1. Dessa riktlinjer gäller endast vid inspektion av de fartyg som avses i artikel 3.1–3.3 i förordning (EG) nr 725/2004, dock icke fartyg flaggade i den hamnstat där inspektionen sker.
2. Inspektörerna bör känna till den skyddsnivå som gäller för den hamnanläggning där inspektionen skall utföras.
3. En inspektör som före embarkering får en rapport eller ett klagomål som gäller sjöfartsskydd skall lämna rapporten eller klagomålet till den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten¹, som i sin tur skall besluta om ärendet skall prioriteras för en skyddsinspektion av den skyddsansvarige.
4. Fartygets befälhavare har befogenhet att besluta om fartygets skyddsnivå, men får inte hindra en behörig inspektör att genomföra en inspektion. Om en befälhavare med hänvisning till skyddsskäl försöker begränsa en obligatorisk hamnstatskontrollinspektion får inspektören, om han eller hon finner skälen orimliga, samråda med behörig skyddsmyndighet.
5. Inspektörerna bör känna till att de skyddsåtgärder som upprätthålls på fartyg på skyddsnivå 3 kan innebära att den säkerhetsinriktade delen av hamnstatskontrollinspektionen begränsas.

I vissa fall är det t.ex. inte tillåtet att genomföra en hel beredskapsövning. Under vissa omständigheter kan den behöriga skyddsmyndigheten begränsa hamnstatskontrollen.

B. Inledande inspektion

Under den inledande inspektionen bör inspektören göra följande:

1. När inspektören närmar sig, embarkerar och rör sig på fartyget bör han eller hon notera skyddsaspekterna i enlighet med Paris MOU-riktlinjerna, med beaktande av hamnens och fartygets skyddsnivå. Inspektören är inte skyldig att pröva skyddssystemet, och bör bara ta hänsyn till de aspekter som berörs av inspektörens ordinarie verksamhet ombord.
2. Inspektören bör kontrollera att det ombord på fartyget finns ett giltigt internationellt sjöfartsskyddscertifikat (ISSC) eller ett interimistiskt ISSC utfärdat av fartygets

¹ Den myndighet som har utsetts av staten för tillämpningen av skyddsåtgärder.

administration, en organisation som erkänns av administrationen eller en annan stat på administrationens begäran.

3. Inspektören bör fråga befälhavaren om fartygets skyddsnivå, och kontrollera att den minst motsvarar den nivå som krävs för hamnen.
4. När inspektören kontrollerar andra handlingar bör han eller hon samtidigt begära belägg för att skyddsövningar har hållits med föreskrivna intervall – dvs. minst var tredje månad men också efter vissa ändringar i fråga om besättning (ISPS-koden, del A sektion 13, och del B punkterna 13.6 och 13.7) – och söka information om andra övningar som fartyget har deltagit i.
5. Inspektören bör kontrollera dokumentationen om de tio senaste anlöpen till hamnanläggningar, inbegripet samverkan fartyg/hamn eller fartyg/fartyg och för varje samverkan kontrollera
 - vilken skyddsnivå fartyget opererade på, och vilka andra särskilda eller extra skyddsåtgärder som vidtogs,
 - att vid samverkan fartyg/fartyg lämpliga sjöfartsskyddsåtgärder iaktogs.
6. Inspektören bör kontrollera att nyckelpersoner i fartygets personal kan kommunicera med varandra på ett effektivt sätt.

C. Otvetydiga skäl

1. Under den inledande inspektionen kan inspektören fastställa otvetydiga skäl för ytterligare skyddskontroller i följande fall:
 - 1.1 ISSC är inte giltigt eller har löpt ut.
 - 1.2 Fartyget har en lägre skyddsnivå än hamnen.
 - 1.3 Skyddsövningarna har inte gjorts.
 - 1.4 Dokumentationen om de tio senaste fallen av samverkan fartyg/hamn eller fartyg/fartyg är ofullständig.
 - 1.5 Det finns belägg för eller har observerats att olika nyckelpersoner i fartygets personal inte kan kommunicera med varandra.
 - 1.6 Allvarliga brister i skyddsarrangemangen har observerats.
 - 1.7 Inspektören har fått information från en tredje part om något som rör skyddet (t.ex. genom en rapport eller ett klagomål).
 - 1.8 Fartyget har ett i efterhand utfärdat interimistiskt ISSC, och inspektören bedömer att en av anledningarna till att fartyget eller företaget har begärt ett sådant certifikat är att slippa uppfylla alla bestämmelser i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och del A i ISPS-koden efter det att det interimistiska certifikatet har gått ut. Interimistiska certifikat får utfärdas i de fall som anges i del A i ISPS-koden.

2. Om otvetydiga skäl föreligger skall inspektören omedelbart underrätta den behöriga skyddsmyndigheten, utom om inspektören också är skyddsansvarig. Den behöriga skyddsmyndigheten skall besluta om vilka ytterligare kontrollåtgärder som måste vidtas med hänsyn till skyddsnivå enligt kapitel XI regel 9 i SOLAS.

3. Andra otvetydiga skäl än de ovan angivna skall hanteras av den skyddsansvarige.

D. Ytterligare kontrollåtgärder

1. Om det inte finns något giltigt ISSC eller interimistiskt ISSC ombord skall inspektören hålla kvar fartyget med tillämpning av kvarhållandeförfarandet i bilaga XI.

2. Beslut om andra kontrollåtgärder fattas av den behöriga skyddsmyndigheten. Dessa räknas upp i kapitel XI-2 i SOLAS 74.

3. Den behöriga skyddsmyndigheten får uppmana inspektören att verkställa ytterligare kontroller innan den fattar sitt beslut eller i väntan på att den skyddsansvarige skall kunna embarkera; detta gäller dock bara om inte annat föreskrivs i gemenskapslagstiftningen eller nationell lagstiftning eller genom nationella arrangemang.

Dessa kontroller bör begränsas till en kontroll av

- a) att det finns en skyddsplan och en skyddschef ombord;
- b) att befälhavaren och besättningen (särskilt skyddschefen, vakthavande befäl och den som kontrollerar tillträdet till fartyget) är väl förtrodda med viktigare skyddsförfaranden ombord;
- c) att skyddschefen och den sjöfartsskyddsansvarige (PFSO) har tagit kontakt;
- d) att de register som behövs för skyddsplanen finns, bl.a. för
 - interna kontroller och översyn av skyddsverksamheten,
 - regelbunden översyn av fartygets skyddsutredning,
 - regelbunden översyn av fartygets skyddsplan,
 - genomförande av ändringar av skyddsplanen,
 - underhåll, kalibrering och provning av skyddsutrustning ombord, inbegripet provning av fartygets skyddslarmsystem;
- e) om det finns registrerat några
 - hot mot skyddet,
 - brott av skyddet,
 - ändringar av skyddsnivån,

– meddelanden som hänför sig till det direkta skyddet för fartyget.

4. Om enda sättet att bekräfta eller åtgärda en bristande överensstämmelse är att ta del av motsvarande krav i fartygets skyddsplan får, i undantagsfall och med flaggstatens och befälhavarens samtycke, begränsad tillgång till vissa avsnitt av planen som berör den bristande överensstämmelsen medges. Dessa avsnitt anges i del A i ISPS-koden.

5. Vissa av planens bestämmelser om konfidentiell information får bara inspekteras med flaggstatens samtycke.

Dessa avsnitt anges i del A i ISPS-koden.

6. Om den behöriga skyddsmyndigheten gör ytterligare kontroller som begränsar omfattningen av eller hindrar fullbordandet av den säkerhetsinriktade delen av hamnstatskontrollinspektionen, skall inspektören kontakta den behöriga skyddsmyndigheten och sträva efter att fullborda säkerhetsinspektionen efter det att fartyget har klarat skyddskontrollen. Principen om att fartyg inte skall försenas utan tillräcklig anledning förblir giltig. Det faktum att skyddet har brutits är emellertid normalt en grund för inspektören att fullborda eller – om det finns otvetydiga skäl för en mer ingående inspektion av andra aspekter än skyddsaspekter – fortsätta den ursprungliga säkerhetsinspektionen.

7. Om den behöriga skyddsmyndigheten avvisar fartyget bör inspektören se till att myndigheten får full kännedom om de tänkbara säkerhets- eller miljörelaterade följderna av att fartyget lämnar kaj eller går till havs. Detta innefattar faror som kan uppstå vid lastning eller lossning. Den behöriga skyddsmyndigheten bör fatta ett beslut om nödvändiga åtgärder med beaktande av alla faror.

8. Om ett fartyg hålls kvar av andra skäl än skyddsskäl, men sedermera avvisas innan kvarhållandet slutgiltigen upphör, skall kvarhållandet ingå bland de kvarhållanden som räknas vid utfärdande av tillträdesförbud enligt artikel 10.

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

BILAGA VIII

FÖRFARANDE FÖR UTÖKAD KONTROLL AV FARTYG

(enligt artikel 8)

↓ ny

A. ÅTGÄRDER FÖR UNDERLÄTTANDE AV UTÖKADE INSPEKTIONER

När den behöriga myndigheten får en ankomstanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion skall myndigheten utan dröjsmål meddela fartyget huruvida det kommer att bli föremål för en sådan.

Fartygets driftsansvarige eller befälhavare skall se till att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att göra den utökade inspektionen.

Fartyget skall stanna i hamnen eller vid ankarplatsen tills inspektionen är fullbordad, vilket dock inte skall påverka tillämpningen av kontrollåtgärder som gäller skyddsaspekter.

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)
⇒ ny

B. FARTYGSKATEGORIER SOM SKALL GENOMGÅ UTÖKAD INSPEKTION
(enligt artikel 8.1)

1. Gastanfartyg och kemikalietanfartyg som är äldre än 12 år, enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
2. Bulklastfartyg som är äldre än 12 år enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
3. Oljetanfartyg med bruttodräktighet över 3 000 som är äldre än 12 år enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.

↓2001/106/EG artikel 1.22
⇒ ny

4. Passagerarfartyg som är äldre än 12 år, utom de passagerarfartyg som avses i artikel 2 a och 2 b i rådets direktiv 1999/35/EG.

~~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. 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 ~~8.47.5~~)

Den utökade inspektionen måste omfatta minst följande punkter, förutsatt att ~~den~~ ☒ de ☒ är praktiskt ~~genomförbar~~ ☒ genomförbara ☒ 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.

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

1. FARTYG I ALLMÄNHET (alla kategorier i ~~AVSNITT A~~ ☒ punkt B ☒)

↓ 2001/106/EC artikel 1.22
⇒ ny

- ⇒ Simulerat huvudströmavbrott ⇐ ~~Blackout och start av nödgenerator.~~
- Inspektion av nödbelysning.
- Funktionskontroll av nödbrandpump med två brandslangar anslutna till huvudbrandledningen.
- Funktionskontroll av länsumpar.
- 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

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

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

↓2001/106/EG artikel 1.22

- 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 föroreningsskyddscertifikatet eller i föroreningsskyddscertifikatet 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 föroreningsskyddscertifikatet eller i föroreningsskyddscertifikatet 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

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

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

↓2001/106/EG artikel 1.22

- 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

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

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

↓2001/106/EG artikel 1.22

- 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. PASSAGERARFARTYG SOM INTE OMFATTAS AV DIREKTIV 1999/35/EG

↓2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

För passagerarfartyg skall en utökad inspektion omfatta följande moment utöver dem som finns förtecknade i punkt ☒ C.1 ☒ ±:

↓2001/106/EG artikel 1.22

- 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.

↓ 2001/106/EG artikel 1.22
(anpassad)

BILAGA IX

↓ (ny)

FÖRBUD MOT TILLTRÄDE TILL GEMENSKAPENS HAMNAR

(enligt artikel 10)

↓ 2001/106/EG artikel 1.25

~~A. KATEGORIER AV FARTYG SOM KAN VÄGRAS TILLTRÄDE TILL GEMENSKAPENS HAMNAR~~

~~(enligt artikel 7b9.1)~~

~~1. Gastankfartyg och kemikalietankfartyg~~

~~2. Bulkfartyg~~

~~3. Oljetankfartyg~~

~~4. Passagerarfartyg~~

↓ ny

A. KRITERIER FÖR TILLTRÄDESFÖRBUD (enligt artikel 10.1)

1. Tillträdesförbud skall utfärdas för fartyg flaggade i en stat vars kvarhållandefrekvens omfattas av Paris MOU:s svarta eller gråa lista, om fartyget har hållits kvar eller belagts med ett hindrande av användning i enlighet med rådets direktiv 99/35/EG mer än två gånger de senaste 36 månaderna i en hamn i en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 skall Paris MOU:s lista träda i kraft den 1 juli varje år.

↓ 2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)
⇒ ny

B. FÖRFARANDE VID ~~VÄGRAT~~ FÖRBUD MOT TILLTRÄDE TILL GEMENSKAPENS HAMNAR (enligt artikel 10.17b)

1. Om förutsättningarna enligt ☒ A ☒ artikel 7b föreligger, skall den behöriga myndigheten ☒ för ☒ i den hamn ☒ eller ankarplats ☒ där fartyget kvarhölls för andra respektive tredje gången skriftligen underrätta befälhavaren ~~och ägaren, eller den som är ansvarig för fartygstransporten,~~ om att ☒ ett tillträdesförbud kommer att utfärdas och bli tillämpligt så snart fartyget lämnar hamnen eller ankarplatsen ☒ ~~förbud mot tillträde utfärdats för fartyget.~~ ☒ Tillträdesförbudet skall bli tillämpligt så snart fartyget har lämnat hamnen eller ankarplatsen efter det att de brister som föranledde kvarhållandet har avhjälpits. ☒

2. Den behöriga myndigheten skall ☒ skicka en kopia av tillträdesförbudet till ☒ ~~också skriftligen meddela~~ flaggstatens administration, ~~det berörda~~ ☒ den erkända organisationen ☒, ~~de~~ övriga medlemsstaterna och ☒ signatärstater till Paris MOU ☒, kommissionen, "Centre administratif des affaires maritimes" och ☒ Paris ☒ MOU:s sekretariat. ☒ Den behöriga myndigheten skall utan dröjsmål föra in uppgifter om tillträdesförbudet i inspektionsdatabasen. ☒

~~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 avhjälpits.~~

↓ ny

3. Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 4–10 har uppfyllts, dock tidigast tre månader efter utfärdandet.

Om tillträdesförbud utfärdas för andra gången för fartyget skall förbudet hävas tidigast efter 12 månader. Om fartyget därefter hålls kvar i någon hamn i gemenskapen skall fartyget permanent vägras tillträde till gemenskapens hamnar och ankarplatser.

↓ 2001/106/EC artikel 1.25
(anpassad)
☒ ny

4. 2. För att ~~förbudet mot tillträde skall kunna upphävas, måste~~ ☒ få ett tillträdesförbud upphävt skall ☒ ägaren eller ☒ den driftsansvarige ☒ ~~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 ☒ en handling ☒ från ☒ flaggstatens administration, utfärdat efter det att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, ☒ ~~flaggstatsadministrationen~~ om att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i de internationella konventionerna. ☒ Administrationen skall styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts. ☒

5. I tillämpliga fall skall till begäran dessutom fogas ☒ en handling ☒ från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget ☒, utfärdat efter det att en av flaggstaten bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, ☒ ~~Av detta intyg skall framgå~~ att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer. ☒ Klassificeringssällskapet skall styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts. ☒

6. 3. ~~Förbudet mot tillträde får endast upphävas~~ ⇒ Tillträdesförbudet får hävas först efter den tremånadersperiod som anges i punkt 3, och ⇨ efter det att fartyget har ominspekterats i en överenskommen hamn ⇒ eller vid en överenskommen ankarplats. ⇨

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)
⇒ ny

Om den överenskomna hamnen eller ankarplatsen ligger i gemenskapen får den behöriga myndigheten i den ⇨ medlemsstaten, ⇨ ~~medlemsstat där anlöpshamnen ligger, med samtycke från~~ ☒ på begäran av ☒ den behöriga myndigheten i den ~~medlemsstat~~ som utfärdade ☒ tillträdesförbudet, ge fartyget tillstånd att anlöpa hamnen för att ominspektionen skall kunna göras. ☒ ~~förbudet mot tillträde, bevilja att fartyget fortsätter till denna anlöpshamn uteslutande för kontroll av att fartyget uppfyller de villkor som anges i punkt 2~~ ⇒ Lastning eller lossning får emellertid inte ske förrän tillträdesförbudet har hävts. ⇨

↓ ny

7. Om det kvarhållande som ledde till tillträdesförbudet även gällde brister i fartygets konstruktion, får den behöriga myndighet som utfärdade förbudet begära att vissa utrymmen, t.ex. lastutrymmen och tankar, skall göras tillgängliga för undersökning under ominspektionen.

8. Ominspektionen skall göras av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där tillträdesförbudet utfärdades eller, med den myndighetens godkännande, av den behöriga myndigheten i anlöpshamnen. Den behöriga myndigheten kan begära att få reda på ominspektionen högst 14 dagar i förväg. Det skall på ett för medlemsstaten tillfredsställande sätt styrkas att fartyget uppfyller samliga tillämpliga krav i konventionerna.

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)

9. ~~Den förnyade inspektionen~~ ☒ Ominspektionen ☒ skall utgöras av en utökad inspektion som måste omfatta åtminstone de relevanta punkterna i ☒ bilaga VIII punkt C ☒ ~~avsnitt C i bilaga V.~~

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)

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

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)

11. 4. Om resultatet av den utökade inspektionen tillfredsställer medlemsstaten i enlighet med ~~punkt C~~ ☒ bilaga VIII.C skall tillträdesförbudet hävas och fartygets företag skriftligen informeras därom ☒ ~~2 måste förbudet mot tillträde hävas. Fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten skall skriftligen informeras om detta.~~

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)
⇒ ny

12. Den behöriga myndigheten skall också skriftligen meddela flaggstatens administration, ~~det berörda~~ klassificeringssällskapet, ~~de~~ övriga medlemsstaterna, ⇒ och signatärstater till Paris MOU, ⇐ kommissionen, ~~«Centre Administratif des Affaires Maritimes»~~ och Paris MOU:s sekretariat. ⇒ Den behöriga myndigheten skall utan dröjsmål föra in uppgifter om att tillträdesförbudet har hävts i inspektionsdatabasen. ⇐
- § 13. Uppgifter om fartyg som har vägrats tillträde till gemenskapens hamnar skall finnas tillgängliga i ~~Sirenae-systemet~~ ☒ inspektionsdatabasen ☒ och offentliggöras i enlighet med bestämmelserna i artikel ~~15~~ 19 och bilaga ~~VIII~~ XIV.

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:~~

- ~~a) passagerarfartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare,~~
- ~~b) ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, inte senare än den första översikten den 1 juli 2002 eller senare,~~
- ~~c) andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, inte senare än den 1 januari 2004,~~
- ~~d) 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:~~

- ~~a) 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,~~
- ~~b) 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.~~

↓2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)
⇒ ny

BILAGA ~~X~~ ~~X~~ ~~X~~ Inspektionsrapporten

(enligt artikel 11~~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. Flaggstatt.
5. Fartygstyp ⇒ (enligt certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation). ⇐
6. IMO-nummer.
7. ~~Anropssignal~~ ~~X~~ Signalbokstäver ~~X~~.
8. Bruttodräktighet.
9. Dödvikt (i tillämpliga fall).
10. Konstruktionsår, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
11. I tillämpliga fall, klassificeringssällskap ⇒ erkända organisationer ⇐ som för detta fartyg har utfärdat klasscertifikat.
12. ~~Klassificeringssällskap, och, om det är tillämpligt,~~ ⇒ Den eller de erkända organisationerna ⇐ som på flaggstatens vägnar för detta fartyg har utfärdat certifikat enligt konventionerna.
13. Fartygets ägare eller den ~~X~~ driftsansvarige ~~X~~ ~~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~~ dag för utfärdande och giltighetstid.
2. Delar av fartyget som har inspekterats (i fall av mer ingående eller utökad inspektion).

↓ ny

3. Hamn och dag för den senaste årliga eller mellanliggande besiktningen och namnet på den organisation som utfört besiktningen.

↓2001/106/EG artikel 1.25

- ~~4. 3.~~ Typ av inspektion (inspektion, mer ingående inspektion, utökad inspektion).
- ~~5. 4.~~ Bristernas art.
- ~~6. 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.~~
- ~~4. 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.
- ~~5. 6.~~ Vidtagna åtgärder.

↓ 95/21/EG (anpassad)

BILAGA ~~IX~~ XI ~~IX~~ VI

KRITERIER FÖR KVARHÅLLANDE

(enligt artikel 13.4 ~~9.3~~)

INTRODUKTION

Innan beslut fattas om huruvida brister som upptäckts ombord under en inspektion, utgör grund för kvarhållande av fartyget måste inspektören följa riktlinjerna i ~~nedanstående avsnitt~~ punkterna ~~IX~~ 1 och 2.

~~Avsnitt IX~~ Punkt ~~IX~~ 3 innehåller exempel på brister som i och för sig själva utgör anledning till kvarhållande av fartyget (se artikel 13.4 ~~9.3~~).

↓ 98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 5.1 (anpassad)

Om grunden för kvarhållande är skador till följd av en olycka som fartyget har råkat ut för på väg till en hamn skall inte beslut om kvarhållande utfärdas, under förutsättning att

- a) vederbörlig hänsyn har tagits till kraven i regel I/11(c) i SOLAS 74 om anmälan till ~~flaggstatsadministrationen~~ ~~IX~~ flaggstatens administration ~~IX~~, den utsedde inspektören eller den erkända organisationen som ansvarar för utfärdandet av det tillämpliga certifikatet,
- b) befälhavaren eller redaren, innan fartyget anlöper hamnen, har överlämnat uppgifter till hamnstatskontrollmyndigheten om omständigheterna kring olyckan och de skador som har uppstått samt information om den anmälan till flaggstatens administration som krävs,
- c) lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits från fartygets sida och att dessa är till myndighetens belåtenhet, och
- d) myndigheten, efter att ha underrättats om att de avhjälpande åtgärderna har vidtagits, har försäkrat sig om att de brister som utgjorde en otvetydig fara för säkerhet, hälsa eller miljö har rättats till.

↓ 95/21/EG (anpassad)

1. HUVUDSAKLIGA KRITERIER

När en inspektör enligt sin sakkunniga bedömning överväger om ett fartyg skall kvarhållas eller ej skall han använda sig av följande kriterier:

Tidpunkt

Fartyg som utgör sjösäkerhetsrisk skall kvarhållas vid det första inspektionsbesöket oavsett hur länge fartyget ämnar stanna i hamn.

Kriterium

Fartyget skall kvarhållas om bristerna är av så allvarlig natur att inspektören måste göra en avsyning för att försäkra sig om att bristerna har rättats innan fartyget får gå till sjöss.

Även om det inte är nödvändigt att kvarhålla fartyget i varje enskilt fall, skall inspektörens bedömning att en avsyning är nödvändig betraktas som ett mått på bristernas svårighetsgrad. Det betyder att myndigheten på ett eller annat sätt måste kontrollera att bristerna har rättats till före fartygets avgång, helst genom ett återbesök.

2. TILLÄMPNING AV HUVUDSAKLIGA KRITERIER

När beslut fattas om huruvida fartygets brister är så allvarliga att kvarhållande är nödvändigt skall inspektören försäkra sig om att

1. fartyget har aktuell, giltig dokumentation,
2. fartyget har den minimibesättning som krävs enligt ☒ beslutet om säkerhetsbesättning. ☒ ~~Minimum Safe Manning Document~~

Under inspektionen måste inspektören även försäkra sig om att fartyget och/eller dess besättning kan

3. framföra fartyget utan risk under hela den förestående resan,
4. på ett säkert sätt hantera, transportera och övervaka lasten under hela den förestående resan,
5. på ett säkert sätt driva maskinrummet under hela den förestående resan,
6. hålla drifts- och styrfunktioner i stånd under hela den förestående resan,
7. effektivt släcka eventuella bränder i alla fartygsutrymmen under hela den förestående resan,
8. kunna lämna fartyget snabbt och säkert i en eventuell nödsituation och utföra räddningsuppdrag under hela den förestående resan,
9. hindra miljöföroreningar under hela den förestående resan,
10. upprätthålla stabilitet under hela den förestående resan,
11. förbli vattentätt under hela den förestående resan,

12. upprätthålla kommunikationer i eventuella nödsituationer under hela den förestående resan,
13. upprätthålla riskfri och god arbetsmiljö ombord under hela den förestående resan,

↓2001/106/EG Artikel 1.23 a

14. lämna så mycket information som möjligt vid olycksfall.

↓95/21/EG (anpassad)

Om bedömningen enligt någon av dessa punkter med tanke på alla brister som uppdagats är negativ skall inspektören allvarligt överväga att kvarhålla fartyget. En kombination av flera brister av mindre allvarlig natur kan också utgöra anledning för kvarhållande.

3. Som vägledning för inspektörer som skall använda dessa riktlinjer följer en uppräkningslista av brister ☒ , ordnade under respektive konventioner och koder, ☒ som är av så allvarlig art att de utgör grund för kvarhållande. ~~Bristerna är ordnade under de konventioner och/eller koder som kan vara aktuella för ett visst fartyg. Förteckningen är inte fullständig.~~

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 5.2

~~De brister som utgör grund för kvarhållande inom ramen för STCW 78 och som finns förtecknade under punkt 3.8 nedan är dock de enda grunderna för kvarhållande enligt denna konvention.~~

↓95/21/EG (anpassad)
→₁ 2001/106/EC Artikel 1.23 b
⇒ ny

3.1 Allmänna uppgifter

→₁ Avsaknad av giltiga certifikat och handlingar ← som krävs enligt aktuella bestämmelser. Fartyg är emellertid inte berättigade att använda certifikat från en viss konvention eller andra ☒ relevanta instrument ☒ ~~konventionsdokument~~ om dess flaggstat inte är part till ☒ eller har genomfört konventionen eller instrumentet. ☒ ~~en konvention (aktuella dokument) eller inte har antagit en viss konvention.~~ Därför skall avsaknad av sådana dokument inte i sig utgöra anledning att kvarhålla fartyget, men ~~när man tillämpar riktlinjen för « enligt principen om no more favourable treatment »~~ måste fartyget ändå i huvudsak uppfylla kraven i bestämmelserna.

3.2 Områden under SOLAS-konventionen (~~hänvisningar inom parentes~~)

1. Bristande funktionsduglighet i framdrivnings- eller andra nödvändiga maskinsystem, inklusive elektricitetsanläggningar.
2. Bristande renlighet i maskineriutrymmen, för stora mängder oljeblandat slagvatten, oljedränkt ytterisolering på ledningar och rör, inklusive avgassystemet i maskinrummet, bristande funktion på länsumpsarrangemang.
3. Bristande funktion på nödgeneratorer, belysning, batterier och omkopplare.
4. Bristande funktion av huvudstyrinrättning och nödstyrinrättning.
5. Avsaknad av, otillräcklig kapacitet eller allvarligt slitage och åldring på personlig livräddningsutrustning, livräddningsfarkoster och deras sjösättningsanordningar.
6. Avsaknad av, eller icke godkända eller påtagligt slitna och åldrade anordningar för att upptäcka brand, brandlarm, brandbekämpningsutrustning, fasta brandsläckningsinstallationer, ventilationsventiler, brandspjäll, snabbstängningsanordningar som inte uppfyller sina användningskrav.
7. Avsaknad av eller påtagligt slitna och åldrade eller bristfälligt fungerande brandsläckningsanordningar på lastdäck i oljelastfartyg.
8. Avsaknad av eller allvarligt skadade ljus-, skylt- eller ljudsignaler.
9. Avsaknad av eller bristfälligt fungerande radioutrustning för larm- och säkerhetskommunikation.
10. Avsaknad av eller bristfälligt fungerande navigeringsutrustning, med hänvisning till bestämmelserna i ☒ regel V/16.2 i ☒ SOLAS. ~~regulation V/12(e)~~
11. Avsaknad av korrekta sjökorträttade navigeringskartor ~~och/~~ eller andra aktuella manualer och publikationer nödvändiga för hela den förestående resan⇒ , med beaktande av att traditionella sjökort kan ersättas av ett typgodkänt ECDIS-system (*Electronic Chart Display and Information System*) ⇐. ~~Elektroniska sjökort får användas i stället för sjökort.~~
12. Avsaknad av gnistfri frånluftsventilation för lastpumptrum (~~SOLAS-regulation 11-2/59.3.1~~).

↓98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 5.3 (anpassad)

13. Allvarliga operativa brister, såsom beskrivs i avdelning 5.5 i bilaga I till ☒ Paris ☒ MOU.
14. Besättningens antal, sammansättning eller certifiering överensstämmer inte med ☒ beslutet om säkerhetsbesättning ☒ dokumentet om säker bemanning.

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.~~

3.3 **Områden under IBC-koden** ~~(hänvisningar inom parentes)~~

1. Transport av last som består av ämnen som inte är angivna i *Certificate of Fitness* eller avsaknad av lastinformation ~~(16.2)~~.
2. Obefintliga eller skadade högtryckssäkerhetsventiler ~~(8.2.3)~~.
3. Elektriska installationer som inte är säkra i sig själva eller inte uppfyller kodens krav ~~(10.2.3)~~.
4. Källor för antändning i farliga områden ~~hänvisade till i 10.2 (11.3.15)~~.
5. Överträdelse av särskilda krav ~~(15)~~.
6. Överskridande av maximalt tillåten lastkvantitet per tank ~~(16.1)~~.
7. Otillräcklig värmeisolering av känsliga produkter ~~(16.6)~~.

3.4 **Områden under IGC-koden** ~~(hänvisningar inom parentes)~~

1. Transport av last som består av ämnen som inte är angivna i *Certificate of Fitness* eller avsaknad av lastinformation ~~(18.1)~~.
2. Obefintliga stängningsdon till bostads- och allmänna utrymmen ~~(3.2.6)~~.
3. Icke gastäta skott ~~(3.3.2)~~.
4. Bristfälligt fungerande luftlås ~~(3.6)~~.
5. Obefintliga eller bristfälligt fungerande snabbstängningsventiler ~~(5.6)~~.
6. Obefintliga eller bristfälligt fungerande säkerhetsventiler ~~(8.2)~~.
7. Elektriska installationer som inte är säkra i sig själva eller inte uppfyller kodens krav ~~(10.2.4)~~.
8. Icke fungerande ventilationssystem i lastutrymmen ~~(12.1)~~.
9. Icke fungerande trycklarm för lasttankar ~~(13.4.1)~~.
10. Icke fungerande system för upptäckande av gas eller giftig gas ~~(13.6)~~.

11. Transport av ämnen som måste inhiberas utan giltigt inhibitorcertifikat (~~17/19~~).

3.5 **Områden under ~~Load Lines-konventionen~~ lastlinjekonventionen**

1. Betydande korrosion eller rostskador på plåtar och viktiga delar av skrov och däcksförstärkningar som påverkar sjövärdighet och lokal styrka, om inte tillfredsställande temporära reparationer gjorts inför avgång till hamn där permanenta reparationer skall utföras.
2. Påvisat dålig stabilitet.
3. Avsaknad av tillräcklig och pålitlig information, enligt föreskrivna regler, som tillåter befälhavaren att snabbt och med enkla medel lasta och ballasta fartyget på ett sådant sätt att säkra stabilitetsegenskaper bibehålls under hela resan och under alla omständigheter och varierade förhållanden och så att fartyget inte utsätts för överdriven yttre stress.
4. Obefintliga, påtagligt slitna eller obrukbara stängningsdon eller stängningsanordningar för luckarrangemang och vattentäta dörrar.
5. Överlastning.
6. Avsaknad av eller oläsbart aktuellt lastmärke.

3.6 **Områden under MARPOL-konventionen, bilaga I (~~hänvisningar inom parentes~~)**

1. Avsaknad av, allvarligt slitage eller bristande funktion på filtrerings/separeringsutrustning för oljehaltigt lastvatten, övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp eller 15 ppm larmanordningar.
2. Otillräcklig återstående kapacitet i uppsamlingstankar för länsvatten ~~och~~ eller spillolja för hela den förestående resan.
3. Avsaknad av oljedagbok (~~Oil Record Book~~) (~~20.5~~).
4. Olagligt utsläppsarrangemang.

↓2001/106/EG Artikel 1.23 d

5. Besiktningsrapporter saknas eller uppfyller inte regel 13 G.3 b i MARPOL-konventionen.

↓95/21/EG (anpassad)

3.7 **Områden under MARPOL-konventionen, bilaga II (~~hänvisningar inom parentes~~)**

1. Avsaknad av P&M-manual.
2. Lasten är inte kategoriserad (~~3.4~~).

3. Avsaknad av lastdagbok (~~Cargo Record Book~~) (9.6).
4. Transport av oljelika ämnen utan att uppfylla kraven i aktuella bestämmelser eller avsaknad av korrekt tilläggs-certifikat.
5. Olagligt utsläppsarrangemang.

↓ ny

3.8 Områden under MARPOL-konventionen, bilaga V

1. Avsaknad av avfallshanteringsplan.
2. Avsaknad av avfallsdagbok.
3. Fartygets personal är inte förtrogen med avfallshanteringsplanens bestämmelser om bortskaffande och utsläpp.

↓ 95/21/EG

⇒ ny

3.9.3.8 Områden under STCW-konventionen ⇒ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG ⇐

↓ 98/42/EG artikel 1.2 och bilagan punkt 5.4 (anpassad)

⇒ ny

1. Sjöfolket saknar certifikat, vederbörigt certifikat, giltig dispens eller skriftligt bevis för att en ansökan om intyg om erkännande har lämnats in till flaggstatens administration.
- ⇒ 2. Det finns belägg för att ett certifikat har erhållits på ett bedrägligt sätt eller att innehavaren av ett certifikat inte är den person som certifikatet ursprungligen utfärdades till. ⇐
3. 2. De i ~~flaggstaten~~ tillämpliga bestämmelserna om ☒ säkerhetsbesättning från flaggstatens administration ☒ ~~säker bemanning~~ är inte uppfyllda.
4. 3. Vakthållningen på brygga eller i maskinrum uppfyller inte de krav som ~~flaggstaten~~ ☒ flaggstatens administration ☒ ställer på fartyget.
5. 4. I vakten saknas en person med behörighet att sköta den utrustning som är nödvändig för säker navigering, radiokommunikation i säkerhetssyfte eller för att förhindra förorening av havet.

6. 5. Bevis saknas för att det finns yrkesmässig kompetens för att utföra de arbetsuppgifter som har tilldelats de ombordanställda och som rör fartygets säkerhet och förhindrande av förorening.
7. 6. Personer som är tillräckligt utvilade och i övrigt tjänstgöringsdugliga saknas för den första vakten vid början av en resa och för följande avlösande vakter.

↓95/21/EG

⇒ ny

3.103.9 *Områden under ILO-konventionen*

1. Otillräcklig mängd proviant för resa till nästa hamn.
 2. Otillräcklig mängd dricksvatten för resa till nästa hamn.
 3. Oacceptabla sanitära förhållanden ombord.
 4. Ingen värme i bostäder på fartyg som trafikerar områden med låg temperatur.
 5. Oacceptabla mängder sopor, utrustning eller last som utgör hinder för framkomligheten eller andra farliga förhållanden i passager och allmänna utrymmen.
- ⇒ 6. Det är uppenbart att de som skall ha första vakten, eller annan vakthavande personal som är i tjänst under första vakten eller senare skall avlösa vakten, inte är tillräckligt utvilade. ⇐

3.113.10 *Omständigheter som inte kräver kvarhållande, men där t.ex. lastnings- eller lossningsarbete måste avbrytas*

Bristfällig funktion hos (eller dåligt underhåll av) inertgassystem, lasthanteringssystem eller maskineri utgör tillräcklig anledning att avbryta lastnings- eller lossningsarbete.

↓95/21/EG (anpassad)
→₁ Korrigendum 95/21/EG
(EGT L 291, 14.11.1996, s. 42)

BILAGA ~~X~~ XII ~~X~~ VII

MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRER

→₁ (enligt artikel 16.1 ~~12.1~~ och 16.5 ~~12.5~~) ←

↓ ny

1. Inspektören skall ha lämpliga teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet av fartyg och handhavande av fartyg. De skall veta hur man ser till att kraven i internationella konventioner följs, och kunna förfarandena för hamnstatskontroll. Dessa kunskaper skall ha inhämtats genom dokumenterade utbildningsprogram med slutprov, och skall med de intervaller som anges i artikel 16 regelbundet bekräftas.

↓95/21/EG
⇒ ny

- ~~1. Inspektören måste vara bemyndigad att utföra hamnstatskontroll av behörig myndighet i en medlemsstat.~~
2. ⇒ Inspektören skall minst ha något av följande: ⇐

↓ ny

- a) Lämpliga kvalifikationer från en havs- eller sjöfartsinstitution och relevant erfarenhet till sjöss som certifierat fartygsbefäl med behörighet enligt STCW II/2 eller III/2.

↓ 95/21/EC (anpassad)
⇒ ny

- ~~b) ⇒ ha avlagt~~ ⇒ En av den behöriga myndigheten erkänd ⇐ civilingenjörsexamen på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller ingenjörsexamen på det marina området och ha arbetat inom det området i minst 5 år.
- ~~X~~ c) En relevant universitetsexamen eller motsvarande, och ha utbildats och godkänts på en skola för fartygsinspektörer. ~~X~~

3. ~~måste inspektören ha praktiserat minst ett år som~~ ☒ Inspektören skall ha varit ☒ flaggstatsbynspektör ☒ i minst ett år ☒ och ha utfört besiktningar och certifieringar enligt konventionerna.

4. ~~Inspektörer till vilka hänvisning görs i a och b~~ ☒ De inspektörer som avses i punkt 2 a ☒ måste ha ~~minst 5 års sjöpraktik som antingen~~ ☒ varit till sjöss som ☒ däcksbefäl eller maskinbefäl ☒ i minst fem år ☒.

~~och innehå~~

~~a) behörighet som sjökaptän vilket berättigar honom att föra fartyg på 1 600 GT eller mer (se STCW Reg. II/2) eller~~

~~b) behörighet som maskinchef som gör det möjligt för den personen att sköta den uppgiften på fartyg vars huvudkraftkälla har en kapacitet på 3 000 kW eller mer (se STCW, Reg. III/2) eller~~

~~c) ha avlagt civilingenjörsexamen på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller ingenjörsexamen på det marina området och ha praktiserat inom det området i minst 5 år.~~

~~Inspektörer till vilka hänvisning görs i a och b måste ha minst 5 års sjöpraktik som antingen däcksbefäl eller maskinbefäl.~~

~~eller~~

~~måste inspektören~~

~~innehå en relevant universitetsexamen eller motsvarande praktiska erfarenhet, och~~

~~ha utbildats och examinerats vid en skola för fartygsinspektörer, och~~

~~ha minst 2 års praktik som flaggstatsbynspektör och ha utfört besiktningar och certifieringar enligt konventionerna.~~

5. 3. ~~ha färdighet att~~ ☒ En inspektör måste kunna ☒ meddela sig muntligen och skriftligen med sjöfarare på det språk som oftast talas till sjöss.

4. ~~ha tillräcklig kännedom om bestämmelser i internationella konventioner och de föreskrivna rutinerna för hamnstatsbynspektör~~

6. 5. Inspektörer som inte uppfyller dessa krav ~~kan~~ ☒ skall ☒ ändå godtas om de är anställda hos den behöriga myndigheten i en medlemsstat som utför hamnstatsbynspektör när detta direktiv antas.

7. Inspektörer som utför en inspektion i en medlemsstat enligt artikel 7.5 skall ha lämpliga kvalifikationer med bl.a. tillräcklig teoretisk och praktisk erfarenhet av sjöfartsskydd. Detta skall normalt omfatta
- a) en god kännedom om sjöfartsskydd och hur skyddet skall tillämpas i fråga om den verksamhet som skall undersökas,
 - b) en god praktisk kännedom om sjöfartsskyddstekniker,
 - c) kännedom om vilka principer, förfaranden och tekniker som används för inspektion,
 - d) en praktisk kännedom om den verksamhet som skall undersökas.

↓ ny

BILAGA XIII**RAPPORT FRÅN LOTS ELLER HAMNMYNDIGHET TILL
HAMN- ELLER KUSTSTATEN**

(enligt artikel 17.1)

Datum	
Hamn/position	

Fartygssuppgifter

Namn	
IMO-nummer	
Signalbokstäver	
Flagga	

Fel

Beskrivning	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Reseuppgifter

Från (hamn/ankarplats)		Datum	
Till (hamn/ankarplats)		Datum	

Den behöriga myndighetens åtgärder

Beskrivning	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Lotsens eller hamnföreträdarens namn:

Behörig myndighet:

↓ 2001/106/EG artikel 1.24
(anpassad)

BILAGA XIV VIII

**OFFENTLIGGÖRANDE AV ~~UPPGIFTER OM KVARHÅLLANDEN OCH~~
 ☒ INFORMATION OM ☒ INSPEKTIONER☒ , KVARHÅLLANDEN OCH
 TILLTRÄDESFÖRBUD ☒ I HAMNAR I MEDLEMSSTATERNA**

(enligt artikel 19.1 ~~15~~)

↓ ny

1. Medlemsstaterna skall offentliggöra den information som anges i punkterna 3.1 och 3.2 på en offentlig webbplats senast 72 timmar efter det att inspektionen fullbordades, kvarhållandet hävdes eller tillträdesförbudet utfärdades.
2. Kommissionen skall på en webbplats regelbundet offentliggöra uppgifter om de fartyg som med tillämpning av artiklarna 10 och 15 har vägrats tillträde till gemenskapens hamnar.

↓2001/106/EG artikel 1.24
(anpassad)
⇒ ny

3. ~~15~~ Den information som offentliggörs enligt artikel 19.1 ~~15~~ skall omfatta följande:
- a) Fartygets namn.
 - b) IMO-nummer.
 - c) Typ av fartyg.
 - d) Bruttodräktighet.
 - e) ~~Byggnadsår~~ ☒ Konstruktionsår ☒, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
 - f) Fartygets ägare eller $\Rightarrow$ företag $\Leftarrow$ ~~den som är ansvarig för fartygstransporten~~: namn och adress.
 - g) För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befraktare som är ansvarig för valet av fartyg samt typ av befraktning.
 - h) Flaggstat.

~~I tillämpliga fall, klassificeringssällskap som för detta fartyg har utfärdat klassecertifikat~~

~~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.~~

↓ ny

- i) Klass- och konventionscertifikat utfärdade enligt konventionerna, utfärdande myndighet eller organisation, utfärdandedag och sista giltighetsdag.

↓2001/106/EG artikel 1.24
(anpassad)
⇒ ny

~~– Hamn och dag för den senaste utökade inspektionen, med uppgift om ett eventuellt kvarhållande.~~

- j) Hamn och dag för den senaste ⇒ årliga eller mellanliggande ⇐ besiktningen ⇒ för de certifikat som avses i led i) ⇐ och namnet på den ⇒ myndighet eller ⇐ organisation som utförde besiktningen.

~~– Antal kvarhållanden under de föregående 24 månaderna.~~

- k) ⇒ Dag, ⇐ land och hamn ⇒ eller ankarplats ⇐ 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 klassificeringssällskap 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 tillåts fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv eller vägrats tillträde till någon hamn i gemenskapen.~~

- 4.H. ⇒ I fråga om kvarhållna fartyg skall den information som offentliggörs enligt artikel 19 även inbegripa följande: ⇐ Den information om inspekterade fartyg som offentliggörs enligt artikel 1518.2 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 befraktare som är ansvarig för valet av fartyg samt typ av befraktning.~~

~~Flaggstat.~~

~~I tillämpliga fall, klassificeringssällskap som för detta fartyg har utfärdat klassecertifikat.~~

~~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.~~

☒ a) Antal kvarhållanden under de föregående ☒ ⇒ 36 ⇐ ~~24~~ ☒ månaderna ☒.

☒ b) Dag då kvarhållandet hävdes. ☒

☒ c) Kvarhållandets varaktighet, i dagar. ☒

☒ d) En klar och tydlig motivering för kvarhållandet. ☒

☒ e) Uppgift om huruvida den erkända organisation som utförde besiktningen har ett ansvar för de brister som ensamma eller tillsammans med andra brister ledde till kvarhållandet. ☒

☒ f) Om fartyget har tillåtits fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv: en beskrivning av vidtagna åtgärder. ☒

☒ g) Om fartyget har vägrats tillträde till någon hamn i gemenskapen: en klar och tydlig motivering för förbudet. ☒

BILAGA XV

Svarta listan över fartygsoperatörer och företag

(enligt artikel 20)

Följande fartygsoperatörer och företag skall placeras på svarta listan, med namn och adress:

- Fartygsoperatörer och företag som ansvarar för fartyg som har vägrats tillträde till en hamn i en medlemsstat under de senaste 12 månaderna.
- Fartygsoperatörer och företag som ansvarar för mer än ett fartyg som har hållits kvar i en hamn i en medlemsstat under de senaste 12 månaderna.
- Fartygsoperatörer och företag som ansvarar för ett fartyg som har hållits kvar mer än en gång i en hamn i en medlemsstat under de senaste 12 månaderna.

↓ 2001/106/EG artikel 1.25
(anpassad)
⇒ ny

BILAGA XVI ~~XVII~~

Uppgifter för övervakning av genomförandet ~~med tillämpning av artikel 17~~

⊠ (enligt artikel 22) ⊠

1. Medlemsstaterna skall senast den 1 ~~april~~ ^{juli} 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 $\boxed{\times}^1$, $\boxed{\times}^2$:

Hamn/område	Antal heltids- inspektörer ⊠ (A) ⊠	Antal deltid- inspektörer ⊠ (B) ⊠	Omräkning ⊠ av B ⊠ till heltid ⊠ (C) ⊠	⇒ Totalt ⇐ ⇒ (A+C) ⇐
Hamn X				
Hamn Y				
Totalt				

1 Om de inspektioner som en inspektör gör inom ramen för hamnstatskontroll bara utgör en del av inspektörens arbete skall det sammanlagda antalet inspektörer räknas om till heltidsekvivalenter. ⇨ Om en inspektör arbetar i mer än en hamn eller mer än ett geografiskt område, skall deltidsekvivalenten räknas för varje hamn. ⇐

☒² ☒ 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 anläpt medlemsstatens hamnar, $\Rightarrow$ dvs. de utländska fartyg som omfattas av direktivet och som har anläpt medlemsstatens hamnar någon gång under året. $\Leftarrow$

2. Medlemsstaterna skall ~~antingen~~ ☒ göra följande: ☒

- a) ~~varje halvår till~~ ⇒ Var tredje månad ge ⇐ kommissionen lämna uppgifter om
☒ en lista över ☒ individuella rörelser i ☒ av fartyg som har anlöpt ☒
 medlemsstatens hamnar ☒ eller har anmält till en hamnmyndighet att fartyget
 har anlönt till en ankarplats ☒, med undantag för regelbunden
 ⇒ passagerarfärje- och lastfärjetrafik ⇐ ~~färjetrafik~~, med uppgift ⇒ , för varje

fartygsrörelse, ⇐ om fartygens IMO-nummer och ankomstdag, eller ⇒ och hamn eller ankarplats. Listan skall lämnas i ett kalkylprogram som kan hämta och behandla uppgifterna. Listan skall lämnas senast fyra månader efter utgången av den period som uppgifterna gäller. ⇐

- b) ~~lämna uppgifter till Sirenae om IMO-nummer och ankomstdag för de fartyg som dagligen anlöpt deras hamnar, med undantag för regelbunden färjetrafik. Medlemsstaterna skall tillställa~~ ☒ Ge ☒ kommissionen en förteckning ☒ lista ☒ över regelbunden ⇒ passagerarfärje- och lastfärjetrafik ⇐ ~~färjetrafik enligt a och b ovan~~ senast sex månader efter genomförandet av detta direktiv, och därefter varje gång som ändringar görs beträffande färjetrafiken. ⇒ Listan skall innehålla fartygets IMO-nummer, namn och rutt. Listan skall lämnas i ett kalkylprogram som kan hämta och behandla uppgifterna. ⇐



BILAGA XVII

Del A

Upphävt direktiv och dess ändringar

(enligt artikel 30)

Rådets direktiv 95/21/EG
(EGT L 157, 7.7.1995, s. 1)

Rådets direktiv 98/25/EG
(EGT L 133, 7.5.1998, s. 19)

Kommissionens direktiv 98/42/EG
(EGT L 184, 27.6.1998, s. 40)

Kommissionens direktiv 1999/97/EG
(EGT L 331, 23.12.1999, s. 67)

Europaparlamentets och
rådets direktiv 2001/106/EG
(EGT L 19, 22.1.2002, s. 17)

Artikel 4 i Europaparlamentets och Endast artikel 4
rådets direktiv 2002/84/EG
(EGT L 324, 29.11.2002, s. 53)

Del B

Tidsfrister för införlivande i nationell rätt

(enligt artikel 30)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
Direktiv 95/21/EG	30 juni 1996
Direktiv 98/25/EG	11 juli 1998
Direktiv 98/42/EG	30 september 1998
Direktiv 1999/97/EG	13 december 2000
Direktiv 2001/106/EG	22 juli 2003 ¹
Direktiv 2002/84/EG	23 november 2003

¹ Enligt artikel 3 i direktiv 2001/106/EG skall kommissionen ”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.”



BILAGA XVIII

JÄMFÖRELSETABELL

Rådets direktiv 95/21/EG	Detta direktiv
Artikel 1 inledningsfrasen	Artikel 1 inledningsfrasen
Artikel 1 första strecksatsen	Artikel 1 a
Artikel 1 andra strecksatsen	Artikel 1 b
Artikel 2 inledningsfrasen	Artikel 2 inledningsfrasen
Artikel 2.1 första meningen	Artikel 2.1 första meningen
Artikel 2 första strecksatsen	Artikel 2.1 a
Artikel 2 andra strecksatsen	Artikel 2.1 b
Artikel 2 tredje strecksatsen	Artikel 2.1 c
Artikel 2 fjärde strecksatsen	Artikel 2.1 d
Artikel 2 femte strecksatsen	Artikel 2.1 e
Artikel 2 sjätte strecksatsen	Artikel 2.1 f
Artikel 2 sjunde strecksatsen	Artikel 2.1 g
Artikel 2 åttonde strecksatsen	Artikel 2.1 h
Artikel 2.2	Artikel 2.2
-	Artikel 2.3
Artikel 2.3	Artikel 2.4
Artikel 2.4	Artikel 2.5
-	Artikel 2.6
Artikel 2.5	Artikel 2.7
-	Artikel 2.8
-	Artikel 2.9
Artikel 2.6	Artikel 2.10

Artikel 2.7	Artikel 2.11
Artikel 2.8	Artikel 2.12
-	Artikel 2.13
Artikel 2.9	Artikel 2.14
-	Artikel 2.15
Artikel 2.10	Artikel 2.16
-	Artikel 2.17
-	Artikel 2.18
-	Artikel 2.19
Artikel 3.1 första stycket inledningsfrasen	Artikel 3.1 första stycket inledningsfrasen
Artikel 3.1 första stycket första strecksatsen	Artikel 3.1 första stycket a
Artikel 3.1 första stycket andra strecksatsen	Artikel 3.1 första stycket b
Artikel 3.1 andra stycket	Artikel 3.1 andra stycket
Artikel 3.2–3.4	Artikel 3.2–3.4
-	Artikel 4.1
Artikel 4	Artikel 4.2 första stycket
-	Artikel 4.2 andra stycket
-	Artikel 5.1–5.3
Artikel 5.1	Artikel 5.4
-	Artikel 5.5
Artikel 5.2–5.5	-
-	Artikel 6
Artikel 6.1 inledningsfrasen	Artikel 7.1 inledningsfrasen
Artikel 6.1 a	Artikel 7.1 a
-	Artikel 7.1 b
Artikel 6.1 b	Artikel 7.1 c
-	Artikel 7.2
Artikel 6.2	Artikel 7.3

Artikel 6.3
Artikel 6.4
Artikel 7.1 och 7.2
Artikel 7.3 a
Artikel 7.3 b
Artikel 7.4 första stycket
Artikel 7.4 andra stycket
Artikel 7.5
Artikel 7.6
Artikel 7a.1
Artikel 7a.2
-
Artikel 7a.3–7a.5
Artikel 7b.1 och 7b.2
Artikel 7b.3
Artikel 8
-
Artikel 9.1 och 9.2
-
Artikel 9.3–9.7
-
Artikel 9a
Artikel 10.1–10.3
-
Artikel 11.1
-
Artikel 11.2
Artikel 11.3 första stycket

Artikel 7.4
Artikel 7.5
Artikel 8.1 och 8.2 första stycket
-
Artikel 8.2 andra stycket
Artikel 8.3 första stycket
-
Artikel 8.4
-
Artikel 9.1
Artikel 9.2 första stycket
Artikel 9.2 andra stycket
Artikel 9.3–9.5
Artikel 10.1 och 10.2
-
Artikel 11
Artikel 12
Artikel 13.1 och 13.2
Artikel 13.3
Artikel 13.4–13.8
Artikel 13.9
-
Artikel 14.1–14.3
Artikel 14.4
Artikel 15.1
Artikel 15.2
Artikel 15.3 första stycket
-

Artikel 11.3 andra stycket
Artikel 11.4–11.6
Artikel 12.1–12.3
Artikel 12.4 första stycket
Artikel 12.4 andra stycket
-
Artikel 13.1
-
Artikel 13.2
-
Artikel 14.2
Artikel 14.2 första stycket
-
Artikel 14.2 andra stycket
Artikel 14.3
Artikel 15.1
Artikel 15.2–15.4
Artikel 15.5
-
Artikel 16.1 och 16.2
Artikel 16.2a
Artikel 16.3
Artikel 17
-
-
Artikel 18
Artikel 19
-

Artikel 15.3 andra stycket
Artikel 15.4–15.6
Artikel 16.1–16.3
Artikel 16.4 första stycket
-
Artikel 16.5–16.7
Artikel 17.1 första stycket
Artikel 17.1 andra stycket
Artikel 17.2
Artikel 17.3
Artikel 18.1
Artikel 18.2 första stycket
Artikel 18.2 andra stycket
Artikel 18.2 tredje stycket
Artikel 18.3
Artikel 19.1
-
Artikel 19.2
Artikel 20
Artikel 21.1 och 21.2
Artikel 21.3
Artikel 21.4
Artikel 22 första stycket
Artikel 22 andra stycket
Artikel 23
Artikel 24
Artikel 25
Artikel 26

Artikel 19a	Artikel 27
Artikel 3 i direktiv 2001/106/EG	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
-	Artikel 30
Artikel 21	Artikel 31
Artikel 22	Artikel 32
Bilaga I	Bilaga I
-	Bilaga II
-	Bilaga III
Bilaga II	Bilaga IV
Bilaga III	Bilaga V
Bilaga IV	Bilaga VI
-	Bilaga VII
Bilaga V	Bilaga VIII
Bilaga VI	Bilaga XI
Bilaga VII	Bilaga XII
Bilaga VIII	Bilaga XIV
Bilaga IX	Bilaga X
Bilaga X	Bilaga XVI
Bilaga XI	Bilaga IX
Bilaga XII	-
-	Bilaga XIII
-	Bilaga XV
-	Bilaga XVII
-	Bilaga XVIII

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll.

2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

Berörda politikområden: Energi och transport

Verksamhet i samband därmed: Kustfart och inre fart, intermodalitet

3. BERÖRDA BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter [driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed (f.d. B.A-poster)] inklusive följande rubriker: Ej tillämpligt.

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet: Ej tillämpligt.

3.3. Budgettekniska uppgifter (lägg till rader vid behov): Ej tillämpligt.

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag ¹ / icke-diff. anslag ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag/ icke-diff. anslag	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]

¹ Differentierade anslag.

² Icke-differentierade anslag.

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Ekonomiska resurser

4.1.1. Sammanfattning av åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och senare	Summa
-----------------	---------	--	------	-------	-------	-------	-------	----------------------	-------

Driftsutgifter³

ÅB	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
BB		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet⁴

Tekniskt och administrativt stöd (IDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTALT REFERENSBELOPP

ÅB		a+c	0	0	0	0	0	0	0
BB		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet⁵

Personalresurser och utgifter i samband därmed (IDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (IDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Total preliminär finansiell kostnad för stödet

ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

⁴ Utgifter enligt artikel xx 01 04 i avdelning xx.

⁵ Utgifter enligt kapitel xx 01 utom artikel xx 01 04 och artikel xx 01 05.

Samfinansieringsuppgifter

Rättsaktsförslaget innehåller inga bestämmelser om samfinansiering av medlemsstaterna.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och senare	Summa
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- ☒ Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering
- ☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
- ☐ i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet⁶ (om mekanismen för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- ☒ Inkomsterna påverkas inte
- ☐ Inkomsterna påverkas enligt följande:

Observera: Den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost	Inkomster	Före åtgärden [år n-1]	Situation efter åtgärden					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Inkomster i absoluta belopp		0	0	0	0	0	0
	b) Förändring av inkomster	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

⁷ Lägg vid behov till fler kolumner, dvs. om åtgärdens löptid är längre än sex år.

4.2. Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1

(Förvaltning genom befintlig personal).

Årligt behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och senare
Total personalstyrka	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1. Behov på kort eller lång sikt

Hamnstatskontrollens syfte är att – med hjälp av inspektioner som behöriga myndigheter utför i hamn – få fartyg från tredjeländer att uppfylla internationella konventioner och se till att de inte utgör en risk för sjösäkerheten, den marina miljön eller arbets- och boendeförhållandena ombord.

Gemenskapens lagstiftning om hamnstatskontroll måste förtydligas, förenklas och förbättras. De rent juridiska skälen till åtgärden är att lagstiftningen måste anpassas till den nya internationella rätten, gemenskapsrätten och Paris MOU, och till hamnstatskontrollens utvidgningen till de nya medlemsstaterna. Lagstiftningen måste även anpassas till Europeiska unionens nya politiska inriktning, influerad av Lissabonstrategin, och den politiska viljan att förbättra Europeiska unionens lagstiftning.

5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagets förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

Enskilda åtgärder av medlemsstaterna är av naturliga skäl oförenliga med syftet med hamnstatskontrollen, att harmonisera kontrollen av fartyg inom en geografisk region. Syftet med samlade åtgärder på regional nivå är att minska kostnaderna och att optimera användningen av de resurser som krävs för en effektiv kontroll av fartyg. Om en medlemsstat slarvar med hamnstatskontrollen äventyras säkerheten, och bekvämlighetshamnar kan växa fram. Detta skulle innebära en oacceptabel snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen.

5.3. Aktivitetsbaserade mål, förväntade resultat och tillhörande indikatorer för förslaget

Kommissionens förslag om ändring av direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll har följande huvudelement:

- En omarbetning av direktiv 95/21/EG och dess ändringar som samlar dessa olika delar till en konsoliderad text.
- De politiska krav som Europaparlamentet, rådet och kommissionen ställde i fråga om sjösäkerhet efter Prestige-olyckan i november 2002 omsätts i praktiken.
- Vissa bestämmelser anpassas till utvecklingen inom internationell rätt och inom gemenskapslagstiftningen.

- Åtgärder för att förbättra tillämpningen av direktivet och uppföljningen av direktivet genomförs, särskilt genom samarbete och informationsutbyte.
- Vissa bestämmelser skärps, särskilt i fråga om påföljder för undermåliga fartyg. Detta gäller särskilt en utökad användning av tillträdesförbudet.
- Inspektionerna av bra fartyg kommer att lindras.
- Direktivet fastställer vissa principer för en ny inspektion, bl.a. för att komma till rätta med bristerna i dagens system.

5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

Ange hur åtgärden skall genomföras⁸.

- ☐ ***Centraliserad förvaltning***
- ☒ Direkt av kommissionen
- ☐ Indirekt genom utläggning på
 - ☐ genomförandeorgan
 - ☐ av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
 - ☐ nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter
- ☐ ***Gemensam eller decentraliserad förvaltning***
- ☐ med medlemsstater
- ☐ med tredjeland
- ☐ ***Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)***

Anmärkningar:

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Enligt förslaget skall medlemsstaterna till kommissionen anmäla de genomförandeåtgärder som de tänker anta för att införliva direktivet med nationell lagstiftning.

Vid bristande anmälan inleds automatiskt överträdelseförfarandet i artikel 226 i fördraget.

⁸ Vid fler än en metod lämna kompletterande uppgifter i avsnittet ”Anmärkningar” i denna punkt.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att delta i uppföljningen av medlemsstaternas genomförande av direktivet.

6.1. Utvärdering

6.1.1. Förhandsutvärdering

Kommissionens konsekvensanalys har inriktats på de bestämmelser som kan få konsekvenser för aktörerna och sjöfartsmyndigheterna. Man ville särskilt utreda om bestämmelserna skulle leda till att fler fartyg skulle komma att omfattas av åtgärderna.

Åtgärdens konsekvenser för aktörerna är följande:

- EU:s organ: Förslaget skärper bestämmelserna om offentliggörande (av svarta listor) och uppföljning av direktivets genomförande. Dessa uppgifter kommer att anföras åt Europeiska sjösäkerhetsbyrån.
- Sjöfartsmyndigheter med ansvar för hamnstatskontroll: I väntan på den nya inspektionen innehåller förslaget inga större förändringar.
- Hamnmyndigheter: Hamnmyndigheterna kommer att få större ansvar för att hamnstatskontrollen fungerar, särskilt genom informationsutbyte mellan hamnar och inspektionscentra. Dessa administrativa och logistiska åtgärder ger upphov till vissa lokala kostnader för hamnmyndigheterna, men är nödvändiga för att direktivet skall kunna genomföras effektivt.
- Lotsarna: Förslaget tar direkt upp ett krav som ställdes av rådet (transport) efter Prestige-olyckan. Den kvantitativa konsekvensen för antalet anmälda fartyg går inte att beräkna.
- Fartygsoperatörerna: Generellt ökar förslaget konkurrenskraften för fartygsoperatörer med bra fartyg, genom färre inspektioner, bättre möjligheter att planera hamnstopp och bättre inspektörer (vilket minskar risken för missbruk och felaktiga beslut).
- Sjöfolk: Förslaget innebär att klagomål om boende- och arbetsförhållanden ombord följs upp bättre.

6.1.2. Åtgärder som vidtagits som följd av en interimis-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)

Ej tillämpligt.

6.1.3. Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar

Ej tillämpligt.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Ej tillämpligt.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

8.1. Mål och finansiella behov för förslaget: Ej tillämpligt.

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

(Målens, åtgärdernas och resultatens rubriker skall anges)	Typ av åtgärder och resultat	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och senare		TOTALT	
			Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader
VERKSAMHETSMÅL nr 1 ⁹ ...																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
- Genomförande 2																
Åtgärd 2.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 1																
VERKSAMHETSMÅL nr 2																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 2																
VERKSAMHETSMÅL nr n																
Delsumma mål n																
TOTALA KOSTNADER																

⁹ Se redogörelse i punkt 5.3.

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1. Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Fast eller tillfälligt anställda ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personal som finansieras ¹¹ via artikel XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Övrig personal som finansieras ¹² via artikel XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig: uppgifter

Modifieringen av gemenskapens hamnstatskontroll ökar gemenskapens kompetens på sjöfartsområdet. Det är nödvändigt att öka personalstyrkan med uppskattningsvis en halv A-tjänst för att säkerställa en korrekt uppföljning av direktivets genomförande.

8.2.3. Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

- ☐ Tjänster som för närvarande är avsedda för förvaltning av det program som skall ersättas eller förlängas.
- ☐ Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- ☐ Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.
- ☒ Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).
- ☐ Tjänster som krävs för år n men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

¹⁰ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹¹ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹² Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet
(XX 01 04/05 – Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nummer och beteckning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive personalkostnader i samband därmed)							0
Genomförandeorgan ¹³							0
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							0
- internt							0
- externt							0
Totalt tekniskt och administrativt stöd							0

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare
Fast och tillfälligt anställda (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktsanställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Beräkning – *Fast och tillfälligt anställda*

$$(108\,000\text{ €} * 0,5 = 54\,000\text{ €})$$

Beräkning – *Personal som finansieras via artikel XX 01 02*

Ej tillämpligt.

¹³ Hänvisa till den särskilda finansieringsöversikt som gäller för de berörda genomförandeorganen.

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	Helåret Nr [...]	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Kommittéer ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssystem	0	0	0	0	0	0	0
2. Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)	0	0	0	0	0	0	0
Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0	0	0	0	0	0	0

* Påverkar inte aktuell budget för tjänsteresor.

Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Ej tillämpligt.

¹⁴ Ange typ av kommitté och grupp som den tillhör.