

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 157

trettioåttonde årgången

7 juli 1995

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

- ★ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995, om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) 1

1

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt en begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fetstil och föregås av en asterisk.

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS DIREKTIV 95/21/EG

av den 19 juni 1995

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

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

i enlighet med artikel 189c av Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen⁽³⁾ och

med beaktande av följande.

Gemenskapen är allvarligt oroad över fartygsolyckor och föroreningar i medlemsstaternas farvatten och utmed kusterna.

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

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 beslutats.

I sin resolution angående ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss⁽⁴⁾, 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.

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

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 flaggstaters underlåter emellertid att genomföra och verkställa internationella normer. Hädanefter måste övervakningen av fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden också vara hamnstatens skyldighet.

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.

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.

Havs föroreningar är till sin natur en gränsöverskridande företeelse. Eftersom enskilda medlemsstater inte var och en för sig kan vidta tillräckliga och kraftfulla åtgärder utvecklas metoder för förebyggande åtgärder inom detta område med avseende på vattenområden som gränsar till medlemsstaterna i enlighet med subsidiaritetsprincipen bäst på gemenskapsnivå.

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

⁽¹⁾ EGT nr C 107, 15.4.1994, s. 14 och EGT nr C 347, 8.12.1994, s. 15.

⁽²⁾ EGT nr C 393, 31.12.1994, s. 50.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 27 oktober 1994 (EGT nr C 347, 8.12.1994, s. 15), Rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 mars 1995 (EGT nr C 93, 13.4.1995, s. 25) och Europaparlamentets beslut av den 18 maj 1995 (ännu inte offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT nr C 271, 7.10.1993, s. 1.

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

Om varje medlemsstat årligen inspekterar minst 25 % av antalet 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.

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

Regler och förfaranden för hamninspektion, däribland förutsättningar för att kvarhålla fartyg, måste harmoniseras för att garantera likvärdig effektivitet i alla hamnar. Detta skulle också kraftigt minska selektiva val av vissa anlöpsamnar för att undvika riktig kontroll.

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.

Icke-uppfyllelse av konventionsbestämmelserna måste rättas till. I de fall bristerna utgör en klar säkerhets-, hälso- eller miljörisk måste de fartyg som åläggs att vidta rättelse hållas kvar tills icke-uppfyllelsen har rättats till.

För att förhindra oskäliga 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.

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.

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.

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.

Lotsar och hamnmyndigheter kan lämna värdefulla upplysningar om brister hos fartyg och besättning.

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

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.

Offentliggörande av information om fartyg 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.

Alla kostnader i samband med fartygsinspektion som ligger till grund för beslut om kvarhållande av fartyg skall betalas av ägaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten.

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 gods⁽¹⁾ 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 bilagorna med hänsyn till ändringar i konventioner, protokoll, koder och resolutioner i relevanta internationella organisationer och i MOU.

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

⁽¹⁾ EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19.

- ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning angående säkerhet till sjöss, skydd av den marina miljön och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg från samtliga flaggstaterna
- upprätta gemensamma kriterier för hamnstatens fartygskontroll och harmoniserade rutiner för inspektion och kvarhållande av fartyg med beaktande av de förpliktelser som medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter har åtagit sig i enlighet med MOU.

Artikel 2

Definitioner

Vid tillämpning av detta direktiv och dess bilagor

1. avses med *konvention*

- the International Convention on Load Lines 1966 (LL 66)
- the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74)
- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, och 1978 års protokoll till denna (MARPOL 73/78)
- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78)
- the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72)
- the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 och
- the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO No 147)

tillsammans med protokoll och ändringar till dessa konventioner och tillhörande koder med obligatorisk status, som äger kraft när detta direktiv antas;

2. avses med *MOU* the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, i den lydelse som detta har när detta direktiv antas;
3. avses med *fartyg* varje havsgående fartyg som omfattas av en eller flera av konventionerna och som har annan flagg än hamnstatens;
4. avses med *offshoreanläggning* förankrad eller flytande plattform med verksamhet på eller ovanför en medlemsstats kontinentalsockel;

5. 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 ifrågasvarande myndigheten;
6. avses med *inspektion* ett besök ombord på ett fartyg för att kontrollera både giltigheten av aktuella certifikat och andra dokument och fartygets skick, utrustning och besättning liksom besättningens boende- och arbetsförhållanden;
7. 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 helt eller – om detta är lämpligare – delvis görs till föremål för en inspektion av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de skötselansvisningar som gäller ombord;
8. avses med *utökad inspektion* en inspektion enligt artikel 7;
9. 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;
10. 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.

Artikel 3

Omfattning

1. Direktivet gäller varje fartyg och dess besättning som
 - anlöper en medlemsstats hamn eller en offshoreanläggning, eller
 - ligger för ankar utanför sådan hamn eller offshoreanläggning.

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 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.

Artikel 4

Inspektionsmyndighet

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

Artikel 5

Inspektionsmyndighetens åligganden

1. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall årligen inspektera minst 25 % av det antal fartyg som anlöper dess hamnar under ett representativt kalenderår.

2. När fartyg väljs ut för inspektion skall den behöriga myndigheten i första hand välja de fartyg som nämns i bilaga I.

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 goda skäl föreligger för att utföra en inspektion.

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.

Artikel 6

Inspektionsmetoder

1. Den behöriga myndigheten skall säkerställa att inspektören åtminstone

a) kontrollerar de certifikat och dokument som finns förtecknade i bilaga II i den utsträckning detta är tillämpligt för fartyget i fråga

b) förvissas sig om fartygets allmänna skick, däribland maskinutrymme och bostäder, inklusive hygieniska förhållanden.

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 II.

3. 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 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 bilaga III.

4. De relevanta rutiner och riktlinjer för fartygsgranskningar som finns framlagda i bilaga IV skall också beaktas.

Artikel 7

Utökad inspektion av vissa fartyg

1. När det finns otvetydiga skäl att göra en ingående inspektion av ett fartyg som hör till de kategorier som är förtecknade i bilaga V skall medlemsstaterna säkerställa att en utökad inspektion utförs.

2. Bilaga V avsnitt B innehåller frivilliga riktlinjer för utökad inspektion.

3. Fartyg till vilka hänvisning sker i punkt 1 skall inte göras till föremål för utökad inspektion från någon medlemsstats behöriga myndighet mer än en gång under en tolv månaders period. Dessa fartyg kan emellertid göras till föremål för inspektion enligt artiklarna 6.1 och 6.2.

4. Beträffande passagerarfartyg som drivs i regelbunden trafik till och från en hamn inom en medlemsstat skall utökad inspektion utföras av den medlemsstatens behöriga myndighet. Om ett passagerarfartyg framförs i

sådan trafik mellan hamnar i olika medlemsstater skall någon av staterna mellan vilka fartyget drivs utföra den utökade inspektionen.

Artikel 8

Rapport till befälhavaren om inspektion

1. När en inspektion, en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion slutförts skall inspektören förse fartygets befälhavare med ett dokument – utformat i enlighet med vad som anges i bilaga 3 till MOU – av vilket resultatet av inspektionen framgår, i vilket de beslut inspektören fattat specificeras och i vilket de reparationer eller förbättringsåtgärder som det åligger befälhavaren, ägaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten att utföra anges.

2. Om bristerna utgör skäl för fartygets kvarhållande skall de dokument som befälhavaren i enlighet med reglerna i punkt 1 erhåller också innehålla information om ett framtida offentliggörande av beslutet om kvarhållande i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 9

Åtgärdande och kvarhållande

1. Den behöriga myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under en sådan inspektion till vilken hänvisning sker i artiklarna 6 och 7 har rättats till eller kommer att rättas till i enlighet med konventionerna.

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 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 på ett oacceptabelt sätt hotas.

3. När han gör sina sakkunniga bedömningar av om ett fartyg skall kvarhållas eller inte skall inspektören följa de kriterier som fastställs i bilaga VI.

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.

5. Om de inspektioner till vilka hänvisning görs i artiklarna 6 och 7 resulterar i kvarhållande skall den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen meddela myndigheten i den stat vars flagg fartyget är berättigat att

föra (nedan kallad "flaggstaten") eller konsuln eller, i dennes frånvaro, den aktuella statens närmaste diplomatiska representant, om de omständigheter som gjort att ingripandet bedömts vara nödvändigt. Om det är nödvändigt skall även bemyndigade besiktningsmän och erkända organisationer som ansvarar för utfärdande av fartygscertifikat informeras.

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

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 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 som är ansvarig för fartygstransporten.

Artikel 10

Rätt till överklagande

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

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 till vilket hänvisning sker i punkt 1 om hans rätt att överklaga.

Artikel 11

Uppföljning av inspektioner och kvarhållande

1. När sådana brister till vilka hänvisning görs i artikel 9.2 inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta det ifrågasvarande fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga och tillgängliga reparationsvarv, 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.

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 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. Om ett fartyg som anges i punkt 1 fortsätter sin resa

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

ii) 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 tills ägaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt har framlagt tillräcklig bevisning om att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i konventionen.

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

Under de omständigheter 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 i fartygets flaggstat.

6. Oaktat bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn tillåtas av hamnstatens behöriga myndighet 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 som är ansvarig för fartygstransporten eller befälhavaren försäkrat den behöriga myndigheten i den medlemsstaten att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera säkert anlöp till hamnen.

Artikel 12

Inspektörernas kvalifikationer

1. Inspektioner får endast genomföras av inspektörer som har de kvalifikationer som är förtecknade i bilaga VII.

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. 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 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 och enligt nationella bestämmelser, vilket anger att inspektören är bemyndigad att utföra inspektioner.

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

Artikel 13

Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter

1. 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 den behöriga myndigheten i medlems- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar brister som menligt kan inverka på fartygets navigeringsförmåga eller som kan hota eller vara skadliga för den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar brister som kan inverka menligt på säkerheten eller som kan hota eller vara skadlig för den marina miljön skall myndigheten i fråga omedelbart upplysa den aktuella medlemsstatens behöriga myndighet om detta.

Artikel 14

Samarbete

1. Varje medlemsstat skall 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.

2. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser om utbyte av information och samarbete mellan sin egen och alla

andra medlemsstaters behöriga myndigheter och upprätthålla den befintliga länken mellan sin egen behöriga myndighet, kommissionen och SIRENAC E systemet för information, som är beläget i St Malo i Frankrike.

3. Den information till vilken hänvisning görs i punkt 2 skall vara den som anges i bilaga 4 till MOU och som behövs för att uppfylla kraven i artikel 15 i detta direktiv.

Artikel 15

Offentliggörande av kvarhållanden

1. Varje behörig myndighet skall minst en gång i kvartalet offentliggöra information om fartyg som kvarhållits under den närmast föregående tremånadersperioden och om vilka fartyg som har kvarhållits mer än en gång under de senaste 24 månaderna. Den publicerade informationen skall innehålla följande:

- fartygets namn
- namn på fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten
- IMO-nummer
- flaggstat
- klassificeringssällskap, eller andra organisationer som för flaggstatens räkning har utfärdat certifikat enligt konventionerna
- orsaken för kvarhållandet
- hamn och datum för kvarhållandet

Artikel 16

Kostnader

1. Om de inspektioner som anges i artiklarna 6 och 7 bekräftar 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 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 11.4 skall debiteras fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten.

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

Artikel 17

Uppgifter för samordning av tillämpningen

1. Medlemsstaterna skall lämna följande uppgifter till kommissionen och till MOU:s sekretariat:

- Antalet inspektörer som arbetar för hamnstatens räkning enligt detta direktiv. För myndigheter vilkas inspektörer utför hamnstatsinspektioner endast på deltid måste det totala antalet arbetstimmar omvandlas till ett antal heltidstjänster.
- Antalet individuella fartyg som anlöper deras hamnar under ett representativt kalenderår, baserat på den närmast föregående femårsperioden.

2. De uppgifter som finns förtecknade i punkt 1 skall sändas in inom tre månader efter ikraftträdandet av detta direktiv och därefter före den 1 oktober en gång vart tredje kalenderår.

Artikel 18

Kommitté

Kommissionen skall biträdas av den kommitté som upprättats enligt artikel 12 i direktiv 93/75/EEG i enlighet med det förfarande som anges där.

Artikel 19

Ändringsförfarande

Detta direktiv kan ändras på sätt som anges i artikel 18 för att

- a) på grundval av de erfarenheter som vunnits genom att tillämpa detta direktiv (inklusive utvecklingen inom MOU) anpassa de skyldigheter att inspektera och offentliggöra som i enlighet med artikel 5 (med undantag för värdet 25 % till vilket hänvisning sker i punkt 1 i den artikeln) och artiklarna 6, 7 och 15 åligger myndigheterna.
- b) anpassa bilagorna för att ta hänsyn till ändringar som har trätt i kraft i tillämpliga organisationers konventioner, protokoll, koder och resolutioner och i MOU.

Artikel 20

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra

detta direktiv senast den 30 juni 1996 och skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. När medlemsstaterna antar de nämnda reglerna skall dessa innehålla hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Sättet för att göra en sådan hänvisning skall bestämmas av respektive medlemsstat.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen översända texten till de nationella bestämmelser som de har antagit inom det område som berörs av detta direktiv.

Artikel 21

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter dess offentliggörande.

Artikel 22

Detta direktiv är riktat till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 19 juni 1995.

På rådets vägnar

B. PONS

Ordförande

BILAGA I

FARTYG SOM SKALL PRIORITERAS FÖR INSPEKTION

(enligt hänvisningar i artikel 5.2)(*)

1. Fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat första gången eller tolv eller fler månader efter senaste anlöpet. Inspektioner utförda av parter till MOU skall också beaktas. Om lämpliga inspektionsuppgifter saknas skall medlemsstaterna stödja sig på tillgängliga uppgifter i SIRENAC E-systemet och inspektera de fartyg som inte blivit upptagna i SIRENAC E:s databas efter systemets ikraftträdande den 1 januari 1993.
2. Fartyg flaggade i en stat som visar fler nyttjandeförbud och kvarhållanden än genomsnittet i den kontinuerliga 3 års-genomsnittstabell som publiceras i MOU:s årsrapport.
3. Fartyg som har fått tillstånd att lämna en medlemsstats hamn på villkor att iakttagna brister rättas till inom en viss angiven tid om denna tid har gått ut.
4. Fartyg som rapporterats av lots eller hamnmyndighet med anledning av brister som utgör navigeringsrisk (enligt rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 och artikel 13 i detta direktiv).
5. Fartyg vilkas i enlighet med konventionerna utfärdade obligatoriska certifikat med avseende på fartygskonstruktion och utrustning eller klassificeringscertifikat har utfärdats av en organisation som inte är godkänd enligt bestämmelserna i rådets direktiv 94/57/EEG av den 22 november 1994⁽¹⁾ om enhetliga regler och normer för fartygsinspektions- och besiktningsorganisationer och sjöfartsmyndigheters verksamhet.
6. Fartyg som inte uppfyller de krav som ställs i rådets direktiv 93/75/EEG.
7. Fartyg som tillhör en kategori för vilken beslut om utökad inspektion har fattats (enligt artikel 7 i detta direktiv).
8. Fartyg som under de senaste sex månaderna av säkerhetsskäl avstängts från sin klass.

(*) Kriteriernas ordningsföljd anger inte graden av deras betydelse.

(¹) EGT nr L 319, 12.12.1994, s. 20.

BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT

(enligt artikel 6.1)

1. International Tonnage Certificate (1969)
2. — Passenger Ship Safety Certificate
 - Cargo Ship Safety Construction Certificate
 - Cargo Ship Safety Equipment Certificate
 - Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate
 - Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate
 - Cargo Ship Safety Radio Certificate
 - Exemption Certificate
 - Cargo Ship Safety Certificate.
3. International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk
4. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
5. International Oil Pollution Prevention Certificate
6. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk
7. International Load Line Certificate (1966)
 - International Load Line Exemption Certificate
8. Oil Record Book, del I och II
9. Cargo Record Book
10. Minimum Safe Manning Document
 - Certificates of Competency
11. Medical Certificates (se ILO:s konvention nr 73 om läkarundersökning av sjömän)
12. Stabilitetshandlingar
13. Exemplar av Document of Compliance och certifikat utfärdat enligt The International Managements Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (IMO resolution A.741 (18))
14. Certifikat med avseende på fartygets skrovstyrka och maskineriinstallationer utfärdade av vederbörande klassificeringssällskap (krävs endast om fartyget är klassificerat av ett klassificeringssällskap).

BILAGA III

EXEMPEL PÅ "UPPENBARA SKÅL" FÖR EN MER INGÅENDE INSPEKTION

(enligt artikel 6.3)

1. Fartyg som beskrivs i bilaga I med undantag av nr 1.
2. Rapport eller meddelande från en annan medlemsstat.
3. Rapport eller klagomål från befälhavare, ombordanställd eller annan person eller organisation som berörs av fartygets funktionsduglighet, boende- och arbetsförhållanden eller åtgärder mot vattenförorening, om medlemsstaten inte anser rapporten eller klagomålet helt utan grund. Identiteten på den person som framför rapporten eller klagomålet får inte lämnas ut till fartygets befälhavare eller ägare.
4. Fartyg som varit föremål för sammanstötning på ingående till hamnen.
5. Fel eller försummelse i förande av oljedagbok.
6. Fartyg påstås ha begått brott mot bestämmelser rörande utsläpp av farliga ämnen eller spillvatten.
7. Oegentligheter har uppdagats vid kontroll av certifikat och andra dokument (se artikel 6.1 a och 6.2).
8. Tecken tyder på att besättningen inte uppfyller kraven i artikel 8 i direktiv 94/58/EEG av den 22 november 1994 om minimikrav på kompetens för ombordanställda (sjöfarare)⁽¹⁾.
9. Tecken tyder 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.
10. Befälhavaren på en oljetanker kan inte förete protokoll över övervakningen av oljeutsläppskontrollsystemet under senaste ballastresan.
11. Aktuell bemanningsförteckning saknas eller de ombordanställda har inte nödvändig kännedom om sina uppgifter vid brand eller order om att överge fartyget.

⁽¹⁾ EGT nr L 319, 12.12.1994, s. 28.

*BILAGA IV***FÖRFARANDE FÖR KONTROLL AV FARTYG**

(enligt artikel 6.4)

1. Rutiner för fartygsgranskningar (IMO-resolution A.466(XII)), med ändringar.
 2. Principles of Safe Manning (IMO-resolution A.481(XII)) och bilagor vilka är Contents of Minimum Safe Manning Document (bilaga 1) och Guidelines for the application of Principles of Safe manning (bilaga 2).
 3. Procedures for the Control of ships and Discharges i bilaga I till MARPOL 73/78 (IMO-resolution A.542(13)).
 4. Procedures for the Control of Ships and Discharges i bilaga II till MARPOL 73/78 (IMO-resolution MEPC 26(23)).
 5. Procedures for the Control of Operational Requirements Related to the Safety of Ships and Pollution Prevention (IMO-resolution A.742(18)).
 6. The Provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code.
 7. International Labour Organizations (ILO) publikation ("Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure").
 8. Bilaga I till Parisavtalets (MOU:s) riktlinjer för besiktningsmän.
-

BILAGA V

A. FARTYGSKATEGORIER SOM SKALL BLI FÖREMÅL FÖR UTÖKAD INSPEKTION

(enligt artikel 7.1)

1. Oljetankfartyg, som skall avföras eller skrotas inom 5 år eller tidigare enligt föreskrifterna i MARPOL 73/78, bilaga I, förordning 13G, dvs.:
 - råoljetankfartyg med 20 000 ton dödvikt eller däröver eller lastfartyg med 30 000 ton dödvikt eller däröver, som inte uppfyller kraven på nya oljetankfartyg enligt 1.26 i bilaga I till MARPOL 73/78, skall bli föremål för en utökad inspektion 20 år efter leveransdatum enligt Supplement, formulär B till IOPP-certifikatet, eller 25 år efter detta datum om fartygets vingtankar eller dubbelbottentankar som inte används för frakt av olja, tillfredsställer kraven i förordning 13G.4 i samma bilaga, såvida de inte har byggts om och tillfredsställer förordning 13F i samma bilaga;
 - oljetankfartyg som beskrivna i föregående punkt, som tillfredsställer kraven på nya oljetankfartyg fastställda i förordning 1.26 i bilaga I till MARPOL 73/78, skall bli föremål för en utökad inspektion 25 år efter leveransdatum angivet i Supplement, formulär B till IOPP-certifikatet, såvida de inte har byggts om och tillfredsställer förordning 13F i samma bilaga.
2. Bulklastfartyg, som är äldre än 12 år, enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets sjösäkerhetscertifikat.
3. Passagerarfartyg.
4. Gastankfartyg och kemikalietankfartyg som är äldre än 10 år, enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets sjösäkerhetscertifikat.

B. FRIVILLIGA RIKTLINJER FÖR UTÖKAD INSPEKTION AV VISSA FARTYGSKATEGORIER

(enligt artikel 7.2)

I den utsträckning det är möjligt skall en utökad inspektion bestå av följande kontroller. Inspektörerna måste vara medvetna om att inspektionen kan utgöra en säkerhetsrisk för vissa arbetsmoment ombord, t.ex. lastning och lossning, om kontroller som direkt inverkar på funktionerna utförs under arbetets gång.

1. FARTYG I ALLMÄNHET (alla kategorier i avsnitt A)
 - Strömavbrott och start av nödgenerator
 - Inspektion av nödbelysning
 - Funktionsduglighet för nödbrandpump med två brandslangar anslutna till huvudbrandledning
 - Funktionsduglighet för länsumpar
 - Stängning av vattentäta dörrar
 - Sjösättning av en livbåt från dävert
 - Test av fjärrmanövrerade nödstoppfunktioner för t.ex. pannor, ventilationssystem och bränslepumpar
 - Test av styrutrustning inklusive reservstyrutrustning
 - Inspektion av nödkraftkälla till radioinstallationer
 - Inspektion, och i den utsträckning det är möjligt, kontroll av länsvattenseparator i maskinrummet
2. OLJETANKFARTYG

För oljetankfartyg är följande kontroller lämpliga i en utökad inspektion utöver de som finns förtecknade i avsnitt 1:

 - Fasta anläggningar på däck för brandsläckning med skum

- Brandsläckningsanordningar i allmänhet
- Inspektion av brandisolering av maskineriutrymmen, pumprum och bostadsutrymmen
- Kontroll av tryck och syremängd i inertgassystemet
- Kontroll av Survey Report File (se IMO-resolution A.744(18)) för att identifiera eventuella områden som kräver inspektion

3. LASTFARTYG

För lastfartyg är följande kontroller lämpliga i en utökad inspektion utöver de som finns förtecknade i avsnitt 1:

- Eventuell korrosion av fundament för däcksmaskineri
- Eventuell deformation och/eller korrosion av lastrumsluckor
- Eventuella sprickor eller lokal korrosion på tvärskeppsskott
- Tillträde till lastutrymmen
- Kontroll av Survey Report File (se IMO-resolution A.744(18)) för att upptäcka eventuella områden som kräver inspektion

4. GASTANKFARTYG OCH KEMIKALIETANKFARTYG

För gastanfartyg och kemikalietanfartyg är följande kontroller lämpliga i en utökad inspektion utöver de som finns förtecknade i avsnitt 1:

- Bevaknings- och säkerhetsanordningar för lasttankar med avseende på temperatur, tryck och svinn
- Syrehaltmätare och indikatorer för explosionsrisk och deras kalibrering
- Tillgång till kemikaliska varningsanordningar med ett tillräckligt antal uppsamlingsbehållare för analys av fartygets last
- Utrustning för nödutrymning av bostäder med lämpliga andningsskydd och ögonskydd för varje person ombord (om så fordras för de produkter som finns förtecknade i International Certificate of Fitness or Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or Liquefied Gases in Bulk
- Kontroll av att produkter som transporteras finns medtagna i International Certificate of Fitness or Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or Liquefied Gases in Bulk
- Fasta anläggningar för brandsläckning på däck med skum, torrkemikalier eller andra ämnen som krävs för transport av den aktuella lasten

5. PASSAGERARFARTYG

För passagerarfartyg är följande kontroller lämpliga i en utökad inspektion utöver de som finns förtecknade i avsnitt 1:

- Test av anordningar för upptäckande av brand och brandlarmssystem
- Test av branddörrarnas stängningsfunktioner
- Test av allmänna högtalarsystem
- Brandövning där alla olika typer av skyddsutrustning för brandmän måste demonstreras och en del av servicepersonalen delta
- Bevis på att huvudansvariga besättningsmän känner till rutinerna för att begränsa brand- och skadespridning

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

BILAGA VI

KRITERIER FÖR KVARHÅLLANDE

(enligt artikel 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 1 och 2.

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

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 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

Om bedömningen enligt någon av dessa punkter med tanke på alla brister som uppdragats 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 uppräknig av brister 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.
- 3.1. *Allmänt*
 1. Avsaknad av giltiga certifikat som krävs enligt aktuella bestämmelser. Fartyg är emellertid inte berättigade att använda certifikat från en viss konvention eller andra konventionsdokument om dess flaggstat inte är part till 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 "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 länspumpsarrangemang.
 3. Bristande funktion på nödgeneratorer, belysning, batterier och omkopplare.
 4. Bristande funktion av huvudstyrinrättning och nödstyrinrättning
 5. Avsaknad, 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 SOLAS-regulation V/12(o)
 11. Avsaknad av korrekta sjökorträttade navigeringskartor och/eller andra aktuella manualer och publikationer nödvändiga för hela den förestående resan. Elektroniska sjökort får användas i stället för sjökort.
 12. Avsaknad av gnistfri frånluftsventilation för lastpumprom (SOLAS-regulation II-2/59.3.1).
- 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 i parentes)
1. Transport av last som består av ämnen som inte är angivna i Certificate of Fitness eller avsaknad av information om lasten (18.1)
 2. Obefintliga stängningsdon till bostads- och allmänna utrymmen (18.1)
 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*
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 läsvatten och/eller spillolja för hela den förestående resan.
 3. Avsaknad av oljedagbok (Oil Record Book) (20.5)
 4. Olagligt utsläppsarrangemang
- 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.
- 3.8. *Områden under STCW-konventionen*
1. Besättningens antal, sammansättning (kompetens) eller certifiering överensstämmer inte med minimibesättningskraven.
- 3.9. *Områden under ILO-konventionen*
1. Otillräcklig mängd proviánt 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
- 3.10. *Omständigheter som inte kräver kvarhållande, men där t.ex. lastnings-/lossningsarbete måste avbrytas*
1. Bristfällig funktion hos (eller dåligt underhåll av) inertgassystem, lasthanteringssystem eller maskineri utgör tillräcklig anledning att avbryta lastnings-/lossningsarbete.
-

BILAGA VII

MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRER

(enligt artikel 12.1)

1. Inspektören måste vara bemyndigad att utföra hamnstatskontroll av behörig myndighet i en medlemsstat.
 2. Antingen
 - måste inspektören ha praktiserat minst ett år som flaggstatsinspektör och ha utfört besiktningar och certifieringar enligt konventionerna
 - och inneha
 - a. behörighet som sjökaptan 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
 - inneha en relevant universitetsexamen eller motsvarande praktiska erfarenhet, och
 - ha utbildats och examinerats vid en skola för fartygsinspektörer, och
 - ha minst 2 års praktik som flaggstatsinspektör och ha utfört besiktningar och certifieringar enligt konventionerna.
 3. ha färdighet att 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 hamnstatskontroll.
 5. Inspektörer som inte uppfyller dessa krav kan ändå godtas om de är anställda hos den behöriga myndigheten i en medlemsstat som utför hamnstatskontroll när detta direktiv antas.
-

