

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk

Kommissionens förordning (EG) nr 107/2002 av den 21 januari 2002 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker	1
Kommissionens förordning (EG) nr 108/2002 av den 21 januari 2002 om ändring av de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av vissa sockerprodukter	3
Kommissionens förordning (EG) nr 109/2002 av den 21 januari 2002 om fastställande av gemenskapens producent- och importpriser för nejlikor och rosor för tillämpning av importordningen för vissa blommor med ursprung i Cypern, Israel, Jordanien och Marocko samt Västbanken och Gazaremsan	5
Kommissionens förordning (EG) nr 110/2002 av den 21 januari 2002 om återinförande av förmånstullar vid import av enkelblommiga nejlikor (standard) med ursprung i Västbanken och Gaza	7
★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽¹⁾	9
★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)	17

Rådet

2002/40/EG:

- ★ **Rådets beslut av den 6 december 2001 om ingående av ett avtal genom skriftväxling om provisorisk tillämpning av protokollet om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust** 32

Avtal genom skriftväxling om provisorisk tillämpning av protokollet om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust 34

Protokoll om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust 35

Kommissionen

2002/41/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 21 januari 2002 om ytterligare detaljerade villkor för att ge tillstånd för transport av svin från anläggningar som ligger inom de skydds- och övervakningszoner för klassisk svinpest som upprättats i Spanien ⁽¹⁾ [delgivet med nr K(2002) 105]** 47

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 107/2002
av den 21 januari 2002
om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1498/98⁽²⁾, särskilt artikel 4.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de

produkter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 22 januari 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 21 januari 2002.

På kommissionens vägnar
Franz FISCHLER
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EGT L 198, 15.7.1998, s. 4.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 21 januari 2002 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredje land ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
0702 00 00	052	121,9
	204	102,1
	212	121,5
	624	242,6
	999	147,0
0707 00 05	052	190,2
	628	191,7
	999	190,9
0709 90 70	052	185,4
	204	348,6
	999	267,0
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	56,2
	204	59,0
	212	45,4
	220	52,1
	508	13,4
	999	45,2
0805 20 10	204	94,3
	999	94,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	60,6
	464	94,0
	624	81,5
	999	78,7
	0805 50 10	052
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	600	48,8
	999	52,3
	060	38,2
	400	109,1
	404	95,8
	720	113,6
	728	105,5
	999	92,4
0808 20 50	400	111,4
	512	64,6
	720	88,1
	999	88,0

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2020/2001 (EGT L 273, 16.10.2001, s. 6). Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 108/2002**av den 21 januari 2002****om ändring av de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av vissa sockerprodukter**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1260/2001 av den 19 juni 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för socker ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1423/95 av den 23 juni 1995 om tillämpningsföreskrifter för import av produkter inom sockersektorn med undantag av melass ⁽²⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 624/98 ⁽³⁾, särskilt andra stycket i artikel 1.2 och artikel 3.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) De representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av vitsocker, råsocker och vissa sockerlösningar fastställs genom kommissionens förordning (EG) nr

1309/2001 ⁽⁴⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 104/2002 ⁽⁵⁾.

- (2) I enlighet med de regler och villkor för fastställande som anges i förordning (EG) nr 1423/95 medför de uppgifter som kommissionen har kännedom om att de belopp som nu är i kraft bör ändras enligt bilagan till den här förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av de produkter som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 1423/95 skall vara de som anges i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 22 januari 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 21 januari 2002.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 178, 30.6.2001, s. 1.
⁽²⁾ EGT L 141, 24.6.1995, s. 16.
⁽³⁾ EGT L 85, 20.3.1998, s. 5.

⁽⁴⁾ EGT L 177, 30.6.2001, s. 21.
⁽⁵⁾ EGT L 17, 19.1.2002, s. 50.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 21 januari 2002 om ändring av de representativa priser och de tilläggsbelopp som skall tillämpas för import av vitsocker, råsocker och produkter enligt KN-nummer 1702 90 99

(EUR)

KN-nummer	Representativt pris per 100 kg nettovikt av produkten i fråga	Tilläggsbelopp per 100 kg nettovikt av produkten i fråga
1701 11 10 ⁽¹⁾	21,61	5,50
1701 11 90 ⁽¹⁾	21,61	10,82
1701 12 10 ⁽¹⁾	21,61	5,31
1701 12 90 ⁽¹⁾	21,61	10,30
1701 91 00 ⁽²⁾	29,85	10,31
1701 99 10 ⁽²⁾	29,85	5,79
1701 99 90 ⁽²⁾	29,85	5,79
1702 90 99 ⁽³⁾	0,30	0,35

⁽¹⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 431/68 (EGT L 89, 10.4.1968, s. 3), såsom den ändrats.

⁽²⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 793/72 (EGT L 94, 21.4.1972, s. 1).

⁽³⁾ Fastställande per 1 % sackarosinnehåll.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 109/2002

av den 21 januari 2002

om fastställande av gemenskapens producent- och importpriser för nejlikor och rosor för tillämpning av importordningen för vissa blommor med ursprung i Cypern, Israel, Jordanien och Marocko samt Västbanken och Gazaremsan

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 4088/87 av den 21 december 1987 om fastställande av villkoren för tillämpning av förmånstullar på import av vissa blommor med ursprung i Cypern, Israel, Jordanien och Marocko samt i Västbanken och Gazaremsan⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1300/97⁽²⁾, särskilt artikel 5.2 a i denna, och

av följande skäl:

Enligt artikel 2.2 och artikel 3 i ovan nämnda förordning (EEG) nr 4088/87 skall gemenskapens import- och producentpriser fastställas var fjortonde dag för storblommiga nejlikor (standard), elegancenejlikor (spray), storblommiga rosor och småblommiga rosor och de skall tillämpas två veckor i taget. Enligt artikel 1b i kommissionens förordning (EEG) nr 700/88 av den 17 mars 1988 om vissa tillämpningsföreskrifter för systemet för import till gemenskapen av vissa blomsterprodukter med ursprung i Cypern, Israel och Jordanien samt i Västbanken och Gazaremsan⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2062/

97⁽⁴⁾, skall dessa priser för tvåveckorsperioder fastställas på grundval av viktade uppgifter som lämnas av medlemsstaterna. Det är viktigt att dessa fastställs utan dröjsmål för att tillämpliga tullar skall kunna fastställas. Det är därför lämpligt att föreskriva att denna förordning omedelbart träder i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De producent- och importpriser i gemenskapen för storblommiga nejlikor (standard), elegancenejlikor (spray), storblommiga rosor och småblommiga rosor som avses i artikel 1b i förordning (EEG) nr 700/88 för en tvåveckorsperiod fastställs i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 22 januari 2002.

Den skall tillämpas från den 23 januari till den 5 februari 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 21 januari 2002.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 382, 31.12.1987, s. 22.

⁽²⁾ EGT L 177, 5.7.1997, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 72, 18.3.1988, s. 16.

⁽⁴⁾ EGT L 289, 22.10.1997, s. 1.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 21 januari 2002 om fastställande av gemenskapens producent- och importpriser för nejlikor och rosor för tillämpning av importordningen för vissa blommor med ursprung i Cypern, Israel, Jordanien och Marocko samt Västbanken och Gazaremsan

(EUR per 100 enheter)

Period: 23 januari till 5 februari 2002

Gemenskapens producentpris	Storblommiga nejlikor (standard)	Elegancenejlikor (spray)	Storblommiga rosor	Småblommiga rosor
	18,84	12,61	43,14	17,04
Gemenskapens importpris	Storblommiga nejlikor (standard)	Elegancenejlikor (spray)	Storblommiga rosor	Småblommiga rosor
Israel	14,66	—	18,31	14,62
Marocko	18,24	16,65	—	—
Cypern	—	—	—	8,70
Jordanien	—	—	—	—
Västbanken och Gazaremsan	16,26	—	—	—

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 110/2002

av den 21 januari 2002

om återinförande av förmånstullar vid import av enkelblommiga nejlikor (standard) med ursprung i Västbanken och Gaza

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 4088/87 av den
21 december 1987 om fastställande av villkoren för tillämp-
ning av förmånstullar på import av vissa blommor med
ursprung i Cypern, Israel, Jordanien och Marocko samt i Väst-
banken och Gazaremsan ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning
(EG) nr 1300/97 ⁽²⁾, särskilt artikel 5.2 b i denna, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EEG) nr 4088/87 fastställs villkoren för
tillämpningen av förmånstullar på storblommiga rosor,
småblommiga rosor, nejlikor och prydnadsnejlikor (på
kvist) inom gränserna för de tullkvoter som årligen
öppnas för import av färska snittblommor till gemen-
skapen.

(2) Genom rådets förordning (EG) nr 747/2001 ⁽³⁾ öppnas
och föreskrivs förvaltningen av gemenskapens tullkvoter
för vissa produkter med ursprung i Cypern, Egypten,
Israel, Malta, Marocko, Västbanken och Gazaremsan,
Tunisien och Turkiet, samt om föreskrifter för ökning
och anpassning av dessa tullkvoter.

(3) I kommissionens förordning (EG) nr 109/2002 ⁽⁴⁾ fast-
ställs gemenskapens producent- och importpriser på
nejlikor och rosor för tillämpningen av förfarandet vid
import från de berörda länderna.

(4) I kommissionens förordning (EEG) nr 700/88 ⁽⁵⁾, senast
ändrad genom förordning (EEG) nr 2062/97 ⁽⁶⁾, fastställs
tillämpningsföreskrifter för dessa förfaranden.

(5) Den förmånstull som fastställs för enkelblommiga
nejlikor (standard) med ursprung i Västbanken och Gaza
genom förordning (EG) nr 747/2001 upphävs genom
kommissionens förordning (EG) nr 19/2002 ⁽⁷⁾.

(6) På grundval av de prisnoteringar som har gjorts i
enlighet med förordningarna (EEG) nr 4088/87 och
(EEG) nr 700/88 måste det konstateras att villkoret för
att återinföra den förmånstull som föreskrivs i artikel 2.3
sista strecksatsen i förordning (EEG) nr 4088/87 är
uppfyllt i fråga om enkelblommiga nejlikor (standard)
med ursprung i Västbanken och Gaza. Förmånstullen
bör därför återinföras.

(7) Mellan Förvaltningskommittén för levande växter och
blomsterprodukters möten skall dessa åtgärder vidtas av
kommissionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. I fråga om import av enkelblommiga nejlikor (standard)
(KN-nummer ex 0603 10 20) med ursprung i Västbanken och
Gaza skall den förmånstullsats som fastställdes i förordningen
(EG) nr 747/2001 återinföras.

2. Förordning (EG) nr 19/2002 upphävs.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 23 januari 2002.

⁽¹⁾ EGT L 382, 31.12.1987, s. 22.

⁽²⁾ EGT L 177, 5.7.1997, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 109, 19.4.2001, s. 2.

⁽⁴⁾ Se sidan 5 i detta nummer av EGT.

⁽⁵⁾ EGT L 72, 18.3.1988, s. 16.

⁽⁶⁾ EGT L 289, 22.10.1997, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 4, 8.1.2002, s. 10.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 21 januari 2002.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/105/EG

av den 19 december 2001

om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed

(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 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, med hänsyn till den gemensamma text som godkändes av förlikningskommittén den 13 november 2001, och

av följande skäl:

- (1) Säkerheten och arbetet med att förhindra förorening till sjöss kan förbättras genom en korrekt och tvingande tillämpning för flaggstaterna av vissa befintliga gällande internationella konventioner.
- (2) I rådets direktiv 94/57/EG ⁽⁵⁾ inrättas ett system för gemenskaps erkännande av organisationer som i enlighet med internationella konventioner i varierande utsträckning kan bemyndigas att inspektera fartyg och utfärda relevanta säkerhetscertifikat för medlemsstaternas räkning.
- (3) Det praktiska genomförandet av det direktivet har visat att vissa ändringar av reglerna för gemenskaps erkännandet av organisationer i hög grad kan ha bidragit till att förbättra detta system, samtidigt som medlemsstaternas övervaknings- och rapporteringsplikt har förenklats.
- (4) Sedan direktiv 94/57/EG antogs har viss utveckling av relevant gemenskapslagstiftning och internationell rätt gjort att det krävs ytterligare ändringar i direktiv 94/57/EG.

⁽¹⁾ EGT C 212 E, 25.7.2000, s. 114 och EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 51.

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 22, 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 30 november 2000 (EGT C 228, 13.8.2001, s. 150), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 februari 2001 (EGT C 101, 30.3.2001, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 16 maj 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 24 oktober 2001 och rådets beslut av den 6 december 2001.

⁽⁵⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG (EGT L 274, 7.10.1997, s. 8).

- (5) Det finns i synnerhet anledning att i direktiv 94/57/EG införa de ändringar av de internationella konventioner, protokoll och tillhörande koder av tvingande karaktär som avses i artikel 2 d i direktiv 94/57/EG, som trätt i kraft efter direktivets antagande och av relevanta resolutioner som utfärdats av den internationella sjöfartsorganisationen IMO.
- (6) För att främja ett effektivt genomförande av de skyldigheter som åläggs flaggstaterna i de internationella konventionerna, antog IMO den 27 november 1997 resolution A.847 (20) om riktlinjer för att bistå flaggstaten vid genomförandet av IMO:s instrument.
- (7) Genom resolution A.741 (18) av den 4 november 1993 antog IMO den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden), som blev obligatorisk genom det nya kapitel IX i den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS).
- (8) För att tillförsäkra ett enhetligt genomförande av ISM-koden antog IMO genom resolution A.788 (19) av den 23 november 1995 riktlinjer för sjöfartsadministrationernas genomförande av ISM-koden.
- (9) För att harmonisera de lagstadgade besiktningar och inspektioner som flaggstaternas administrationer skall genomföra i enlighet med internationella konventioner antog IMO den 4 november 1993 resolution A.746 (18) om riktlinjer för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
- (10) Att en organisations verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening är tillfredsställande – vilket skall bedömas med hänsyn till organisationens samtliga klassade fartyg, oavsett vilken flagg de för – är ett betydelsefullt tecken på att organisationen fungerar väl och är därför viktigt för beviljande av ett erkännande och för att organisationen skall kunna behålla ett sådant erkännande.
- (11) För beviljandet av ett erkännande till organisationer som önskar bli bemyndigade att agera för medlemsstaternas räkning kan efterlevnaden av bestämmelserna i direktiv 94/57/EG bedömas effektivare på ett harmoniserat och centraliserat sätt av kommissionen tillsammans med de medlemsstater som begär erkännandet.

- (12) Likaså kan den fortlöpande övervakning av erkända organisationer som görs för att bedöma huruvida de följer bestämmelserna i direktiv 94/57/EG genomföras effektivare om den harmoniseras och centraliseras. Det är därför lämpligt att denna uppgift anförtros kommissionen och den medlemsstat som begär erkännandet, och att dessa får agera för hela gemenskapens räkning.
- (13) Förutom att medlemsstaterna har rätt att tillfälligt dra inbemyndigandet för en organisation som agerar för deras räkning, bör en liknande möjlighet finnas på gemenskapsnivå. Kommissionen bör i enlighet med kommittéförfarandet kunna dra in erkännandet av en organisation under en begränsad tid när dess verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening försämrats och organisationen inte vidtar erforderliga åtgärder för att rätta till bristerna.
- (14) I enlighet med den gemenskapsomfattande metoden måste beslutet att återkalla erkännandet av en organisation som inte uppfyller bestämmelserna i direktivet, inbegripet fall då verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening bedöms vara otillfredsställande, fattas på gemenskapsnivå. Beslutet bör därför fattas av kommissionen i enlighet med kommittéförfarandet.
- (15) Eftersom man i direktiv 94/57/EG värnar om friheten att tillhandahålla tjänster i gemenskapen bör gemenskapen ha rätt att förhandla med de länder utanför unionen där vissa av de erkända organisationerna har sin hemvist om en likvärdig behandling för erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.
- (16) Skillnaderna i systemen för ersättningsansvar för de organisationer som agerar för medlemsstaternas räkning har utgjort en svårighet för ett riktigt genomförande av direktiv 94/57/EG. För att bidra till lösningen av detta problem är det lämpligt att införa en viss grad av harmonisering på gemenskapsnivå av det ersättningsansvar som uppstår vid en olyckshändelse som förorsakas av en erkänd organisation, enligt beslut i domstol – inbegripet tvistlösning genom skiljedomsförfaranden.
- (17) De åtgärder som krävs för att genomföra direktiv 94/57/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (18) Eftersom öppenhet och informationsutbyte mellan berörda parter samt allmänhetens rätt till tillgång till informationär av grundläggande vikt för att förhindra olyckor till sjöss bör de erkända organisationerna överlämna all relevant lagstadgadinformation om de klassade fartygens skick till de myndigheter som utför hamnstatskontrollen och göra den tillgänglig för allmänheten.
- (19) För att försöka förhindra att fartyg övergår från ett klassificeringssällskap till ett annat för att slippa att utföra nödvändiga reparationer bör de erkända organisationerna sinsemellan utbyta all relevant information om de ifrågavarande fartygens skick.
- (20) En organisation får inte vara kontrollerad av redare eller skeppsbyggare eller av andra som har kommersiella intressen i tillverkning, utrustning, reparation eller drift av fartyg. Organisationen får inte vara huvudsakligen beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst. När klassificeringssällskapen begär erkännande skall de och deras inspektörer individuellt skriftligen förbinda sig att inte åta sig lagstadgat arbete då det finns en risk för intressekonflikt, det vill säga om de själva är identiska med eller har affärs-, person- eller familjeanknytningar till redaren eller den som är ansvarig för driften av det fartyg som skall inspekteras.
- (21) De kvalitetskriterier som de tekniska organisationerna måste uppfylla för att erkännas på gemenskapsnivå och för att behålla ett sådant erkännande bör omfatta bestämmelser om att endast särskilda inspektörer får anlitas för de inspektioner och besiktningar som krävs enligt internationella konventioner, dvs. lagstadgade uppgifter med anknytning till utfärdande av relevanta säkerhetscertifikat. Dessa organisationer måste ha god kontroll över all sin personal och alla sina kontor, inbegripet alla filialer och kontor inom och utom gemenskapen, och måste fastställa mål och indikatorer för att bedöma sin egen verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening. Dessa organisationer måste inrätta ett system för att mäta kvaliteten på sina tjänster.
- (22) Direktiv 94/57/EG bör ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Rådets direktiv 94/57/EG ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 skall punkterna b, c, d, i och j ersättas med följande:

"b) *fartyg som seglar under en medlemsstats flagg*: fartyg som är registrerade i en medlemsstat och som seglar under dess flagg i enlighet med dess lagstiftning. Fartyg som inte motsvarar denna definition likställs med fartyg som seglar under tredje lands flagg,

- c) *inspektioner och besiktningar*: inspektioner och besiktningar som obligatoriskt måste utföras enligt de internationella konventionerna,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

d) *internationella konventioner*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1973/1978 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt tillhörande koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, som är i kraft den 19 december 2001,

i) *klasscertifikat*: ett dokument utfärdat av ett klassificeringssällskap, som intygar ett fartygs strukturella och mekaniska lämplighet för en viss användning eller tjänst, i enlighet med de regler och förordningar som sällskapet har fastställt och offentliggjort,

j) *radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg*: det certifikat som infördes genom de ändrade radioföreskrifterna i SOLAS 1974/1978, antagna av IMO.”

2. I artikel 3 skall följande mening läggas till i slutet av punkt 1:

”Medlemsstaterna skall agera i enlighet med relevanta bestämmelser i bilagan och i bihanget till IMO:s resolution A.847 (20) om riktlinjer för att bistå flaggstater vid genomförandet av IMO:s instrument.”

3. Artikel 4 skall ersättas med följande:

”Artikel 4

1. Medlemsstater som önskar bemyndiga någon organisation som ännu inte är erkänd skall till kommissionen överlämna en begäran om erkännande tillsammans med fullständig information om, och bevis för, att kriterierna i bilagan är uppfyllda och om kravet och åtagandet att organisationen kommer att följa bestämmelserna i artikel 15.2, 15.4 och 15.5. Kommissionen skall, tillsammans med respektive medlemsstat som lämnar in begäran, genomföra bedömningar av de organisationer för vilka den mottagit en begäran om erkännande för att kontrollera att de uppfyller och åtar sig att följa ovannämnda krav. Vid beslut om erkännande skall hänsyn tas till uppgifter om organisationens verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening enligt artikel 9. Kommissionen skall bevilja erkännandet i enlighet med det förfarande som avses i artikel 7.2.

2. Medlemsstaterna får till kommissionen överlämna en särskild begäran om ett begränsat erkännande under tre år för organisationer som uppfyller alla kriterier i bilagan utom dem som anges i punkterna 2 och 3 i avsnitt A. Samma förfarande som anges i punkt 1 skall tillämpas för en sådan särskild begäran, bortsett från att de kriterier i bilagan som kommissionen tillsammans med medlemsstaten vid sin bedömning skall bedöma uppfyllandet av skall vara alla kriterier utom de som anges i punkterna 2 och 3 i avsnitt A. Effekterna av dessa begränsade erkän-

nanden skall begränsas till endast den eller de medlemsstater som har lämnat in en begäran om sådant erkännande.

3. Alla organisationer som beviljas erkännande skall noggrant kontrolleras av den kommitté som inrättats enligt artikel 7, i synnerhet de som avses i punkt 2 ovan, inför eventuella beslut om förlängning av det begränsade erkännandet. När det gäller dessa senare organisationer skall, vid beslut om förlängning av ett sådant erkännande, de kriterier som anges i punkterna 2 och 3 i avsnitt A i bilagan inte beaktas. Hänsyn skall däremot tas till uppgifter om organisationens verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening enligt artikel 9.2. I varje beslut om förlängning av det begränsade erkännandet skall det i förekommande fall anges på vilka villkor förlängningen beviljas.

4. Kommissionen skall utarbeta och uppdatera en förteckning över de organisationer som erkänns i enlighet med punkterna 1–3. Förteckningen skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

5. De organisationer som den 22 januari 2002 redan är erkända i enlighet med detta direktiv skall fortsätta att vara erkända. De måste dock följa de nya bestämmelser som föreskrivs i detta direktiv, och deras efterlevnad skall bedömas vid de första bedömningar som avses i artikel 11.”

4. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Vid tillämpningen av artikel 3.2 skall medlemsstaterna i princip inte vägra att bemyndiga någon av de erkända organisationerna att åta sig uppgifterna, förutsatt att bestämmelserna i punkt 3 samt i artiklarna 6 och 11 följs. De får emellertid begränsa det antal organisationer som de bemyndigar i enlighet med sina behov, förutsatt att det finns klara och objektiva skäl till att göra så. På en medlemsstats begäran skall kommissionen vidta lämpliga åtgärder i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 7.”

b) Punkt 2 skall utgå.

c) Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. För att en medlemsstat skall godta att en erkänd organisation som har sin hemvist i ett tredje land skall utföra de uppgifter som anges i artikel 3 eller en del av dem får den begära att det tredje landet i fråga beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen. Dessutom får gemenskapen begära att det tredje land där en erkänd organisation har sin hemvist beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har hemvist inom gemenskapen.”

5. Artikel 6 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. Arbetsförbindelsen skall regleras genom ett formaliserat, skriftligt och icke-diskriminerande avtal eller ett likvärdigt rättsligt bindande arrangemang som fastställer organisationernas särskilda uppgifter och funktioner och som åtminstone omfattar följande:

a) Bestämmelserna i bilaga II till IMO:s resolution A.739 (18) om riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning, med beaktande av bilagan, bilagorna och tillägget till IMO:s MSC/cirkulär 710 och MEPC/cirkulär 307 om avtalsmall för bemyndigande av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning.

b) Följande bestämmelser om ekonomiskt ansvar:

i) Om en domstol till följd av en incident slutgiltigt och definitivt fastställer, eller om det vid lösning av en tvist genom skiljedomsförfarande fastställs, att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den skall utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten, skadan eller dödsfallet orsakats av en uppsåtlig handling eller underlåtelse eller grov vårdslöshet från den erkända organisationens sida, eller från dess organ, anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, skall administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust, skada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen.

ii) Om en domstol till följd av en incident slutgiltigt och definitivt fastställer, eller om det vid lösning av en tvist genom skiljedomsförfarande fastställs, att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den skall utge ersättning till de skadelidande för personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att personskadan eller dödsfallet orsakats av en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, skall administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda personskada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som skall betalas av den erkända organisationen, men gränsen får inte ligga lägre än 4 miljoner euro.

iii) Om en domstol till följd av en incident slutgiltigt och definitivt fastställer, eller om det vid lösning av en tvist genom skiljedomsförfarande fastställs, att administrationen har ett ersättningsansvar

samt att den skall utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten eller skadan orsakats av en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, skall administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust eller skada vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som skall betalas av den erkända organisationen, men gränsen får inte ligga lägre än 2 miljoner euro.

c) Bestämmelser om en regelbundet återkommande granskning som utförs av administrationen eller av ett opartiskt utomstående organ som har utsetts av administrationen och som avser de uppgifter som organisationerna utför för administrationens räkning enligt artikel 11.1.

d) Möjligheten att genomföra stickprov och ingående inspektioner av fartygen.

e) Bestämmelser om rapportering av väsentlig information om organisationernas klassade flotta, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, i enlighet med artikel 15.3."

b) Följande punkt skall läggas till:

"5. Kommissionen skall senast den 22 juli 2006 lägga fram en utvärderingsrapport för Europaparlamentet och rådet om de ekonomiska konsekvenserna för de berörda parterna av det ansvarssystem som föreskrivs i denna artikel, särskilt dess konsekvenser för de erkända organisationernas finansiella balans.

Denna rapport skall utarbetas i samarbete med medlemsstaternas behöriga myndigheter och de berörda parterna, särskilt de erkända organisationerna/klassificeringssällskapen. Kommissionen skall, om det visar sig nödvändigt mot bakgrund av denna utvärdering, lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv, särskilt med avseende på principen om högsta ansvar."

6. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

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

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

7. Artikel 8.1 skall ersättas med följande:

”1. Detta direktiv får, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i enlighet med det förfarande som avses i artikel 7.2 i syfte att

— vid tillämpningen av detta direktiv tillämpa senare ikraftträdde ändringar av de internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner som anges i artikel 2 d samt artiklarna 3.1 och 6.2,

— uppdatera kriterierna i bilagan med särskild hänsyn till relevanta beslut som har fattats av IMO,

— ändra de belopp som anges i artikel 6.2 b ii och iii.”

8. Artikel 9 skall ersättas med följande:

”Artikel 9

1. Erkännandet av sådana organisationer som avses i artikel 4 skall återkallas om de inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilagan eller om deras verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening inte uppfyller kraven enligt punkt 2. Kommissionen skall fatta beslut om återkallelsen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 7.2, efter det att den berörda organisationen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

2. När kommissionen utarbetar förslag till beslut om återkallelse av erkännande enligt punkt 1, skall den beakta resultatet av de bedömningar av de erkända organisationerna som avses i artikel 11 samt organisationernas verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening, vilken skall bedömas med hänsyn till organisationens samtliga klassade fartyg, oavsett vilken flagg de för.

De data som genereras inom ramen för det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris, eller liknande ordningar, skall ligga till grund för bedömningen av organisationernas verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening. En analys av olyckor där fartyg som klassats av de erkända organisationerna är inblandade kan också användas vid denna bedömning.

Anmälningar från medlemsstaterna i enlighet med artikel 12 skall också beaktas vid bedömning av organisationernas verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening.

Den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 7 skall fastställa de kriterier som skall tillämpas när man, på grundval av den information som anges i denna punkt, avgör om den verksamhet som bedrivs av en organisation som agerar för en flaggstats räkning kan anses utgöra ett oacceptabelt hot mot säkerhet och miljö.

Kommissionen skall överlämna förslag till beslut om återkallelse av erkännande enligt punkt 1 till kommittén, antingen på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat.”

9. Artikel 10 skall ersättas med följande:

”Artikel 10

1. Trots de kriterier som anges i bilagan får en medlemsstat tillfälligt dra in ett bemyndigande, om den anser att en erkänd organisation inte längre kan bemyndigas att utföra de uppgifter för dess räkning som anges i artikel 3. Följande förfarande skall då tillämpas:

a) Medlemsstaten skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut, med underbyggda skäl för beslutet.

b) Kommissionen skall undersöka om indragandet är berättigat på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön.

c) Kommissionen skall i överensstämmelse med förfarandet i artikel 7.2 underrätta medlemsstaten huruvida dess beslut att dra in bemyndigandet på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön är berättigat eller inte, och om det inte är berättigat att begära att medlemsstaten återkallar indragandet.

2. Om kommissionen anser att den erkända organisationens verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening försämrats, men utan att detta motiverar en återkallelse av erkännandet på grundval av de kriterier som anges i artikel 9.2, får den besluta att underrätta den erkända organisationen om detta och begära att den skall vidta erforderliga åtgärder för att förbättra sin verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening, samt informera medlemsstaterna om detta. Om den erkända organisationen inte inkommer med något tillfredsställande svar på kommissionens begäran eller om kommissionen anser att de åtgärder som vidtagits av den erkända organisationen inte lett till att dess verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening förbättras, får kommissionen besluta att tillfälligt dra in erkännandet under ett år i enlighet med förfarandet i artikel 7.2, efter det att den berörda organisationen beretts tillfälle att yttra sig. Under denna period får den erkända organisationen inte utfärda eller förnya några certifikat för fartyg som för någon av medlemsstaternas flagg, medan certifikat som organisationen tidigare utfärdat eller förnyat däremot äger fortsatt giltighet.

3. Det förfarande som anges i punkt 2 skall tillämpas också när kommissionen har bevis för att en erkänd organisation inte uppfyllt kraven i artikel 15.3, 15.4 eller 15.5.

4. Ett år efter det att kommissionen fattat beslutet om en tillfällig indragning av en organisations erkännande skall kommissionen undersöka huruvida de brister som avses i punkterna 2 och 3 och som var orsaken till indragningen har rättats till. Om sådana brister kvarstår, skall erkännandet återkallas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 7.2.”

10. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

1. Varje medlemsstat måste försäkra sig om att de erkända organisationer som utför uppgifter för dess räkning enligt artikel 3.2 utför de uppgifter som avses i den artikeln effektivt och till belåtenhet för dess behöriga administration.

2. Varje medlemsstat skall utföra denna uppgift åtminstone på tvåårsbasis och skall tillhandahålla de andra medlemsstaterna och kommissionen en rapport om resultatet från övervakningen senast den 31 mars året efter de två år för vilka bedömningen har gjorts.

3. Alla erkända organisationer skall regelbundet och minst vartannat år bedömas av kommissionen i samverkan med den medlemsstat som lämnat in den relevanta begäran om erkännande i syfte att kontrollera att organisationerna uppfyller kriterierna i bilagan. När kommissionen väljer ut de organisationer som skall bedömas skall särskild vikt fästas vid organisationens verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening, dess olycksstatistik och de anmälningar som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 12. Bedömningen kan innefatta ett besök på organisationens regionala filialer samt slumpvis inspektion av fartyg i syfte att granska organisationens verksamhet. I detta fall skall kommissionen, när så är lämpligt, informera den medlemsstat där den regionala filialen har hemvist. Kommissionen skall tillhandahålla medlemsstaterna en rapport om resultatet av bedömningen.

4. Varje erkänd organisation skall årligen göra resultatet av sin översyn av hanteringen av kvalitetssystemet tillgängliga för den kommitté som inrättats enligt artikel 7."

11. Artikel 12 skall ersättas med följande:

"Artikel 12

När medlemsstaterna i egenskap av hamnstater utövar sina inspektionsrättigheter och -förpliktelser och upptäcker att organisationer som agerar för en flaggstats räkning har utfärdat giltiga certifikat till ett fartyg som inte uppfyller de relevanta kraven i de internationella konventionerna eller att ett fartyg med ett giltigt klasscertifikat har någon brist med avseende på de punkter som certifikatet omfattar, skall de anmäla detta till kommissionen och övriga medlemsstater samt underrätta den berörda flaggstaten. Endast fall med fartyg som utgör ett allvarligt hot mot säkerheten och miljön eller som uppvisar tecken på särskild försumlighet hos organisationerna skall anmälas i enlighet med denna artikel. Den berörda erkända organisationen skall underrättas om fallet vid tiden för den första inspektionen så att den omedelbart kan vidta lämpliga uppföljningsåtgärder."

12. Artikel 13 skall utgå.

13. I slutet av artikel 14.2 skall hänvisningen till "artikel 13" ersättas med "artikel 7.2".

14. Artikel 15 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

"1. De erkända organisationerna skall regelbundet samråda med varandra för att deras tekniska standarder och genomförandet av dessa skall förbli likvärdiga i linje med bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s resolution A.857(20) Riktlinjer för att bistå flaggstater vid genomförandet av IMO:s instrument. De skall förse kommissionen med regelbundna rapporter om grundläggande framsteg i fråga om standarder."

b) Punkterna 3 och 4 skall ersättas med följande:

"3. De erkända organisationerna skall förse alla administrationer i medlemsstaterna som har gett något av de bemyndiganden som avses i artikel 3 samt kommissionen med alla relevanta uppgifter om sin klassade flotta, överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, oberoende av vilken flagg fartygen för. Uppgifter om överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, inklusive uppgifter om alla försenade besiktningar samt de rekommendationer, klassvillkor, driftsvillkor eller driftsbegränsningar som utfärdats för organisationens klassade fartyg men som inte följts skall – oberoende av vilken flagg fartyget för – också meddelas till informationssystemet Sirenac för inspektioner inom ramen för hamnstatskontrollen och skall offentliggöras på dessa erkända organisationers eventuella webbplatser.

4. De erkända organisationerna skall inte utfärda certifikat till ett fartyg som, oberoende av vilken flagg fartyget för, har uteslutits ur klassen eller ändrat klass av säkerhetsskäl, förrän de har gett flaggstatens behöriga administration tillfälle att inom rimlig tid yttra sig för att avgöra om en fullständig inspektion är nödvändig."

c) Följande punkt skall läggas till:

"5. Vid överföring av klass från en erkänd organisation till en annan skall den frånträdande organisationen underrätta den tillträdande organisationen om alla försenade besiktningar samt om de rekommendationer, klassvillkor, driftsvillkor eller driftsbegränsningar som utfärdats för fartyget men som inte följts. Vid överföringen skall den frånträdande organisationen överlämna en fullständig dokumentation om fartygets historia till den tillträdande organisationen. Den tillträdande organisationen får utfärda certifikat för fartyget först sedan alla försenade besiktningar har genomförts med ett tillfredsställande resultat och sedan alla rekommendationer eller klassvillkor som tidigare utfärdats för fartyget men som inte följts har åtgärdats på det sätt som den frånträdande organisationen anger. Innan certifikaten utfärdas skall den tillträdande organisationen upplysa den frånträdande organisationen om datum för utfärdande av certifikaten och bekräfta datum, plats och vilka åtgärder som vidtagits för att

komma till rätta med varje försenad besiktning och med alla rekommendationer och klassvillkor som inte följts. De erkända organisationerna skall samarbeta med varandra för att korrekt genomföra bestämmelserna i denna punkt."

15. I artikel 16 skall följande punkt läggas till:

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

16. Bilagan till direktivet skall ändras på följande sätt:

a) Avsnitt A skall ersättas med följande:

"A. ALLMÄNNA MINIMIKRITERIER

1. Den erkända organisationen måste kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av handelsfartyg.
2. Organisationen måste ha en klassad flotta om minst 1 000 oceangående fartyg (över 100 BRT) som tillsammans utgör minst 5 miljoner BRT.
3. Organisationen måste ha teknisk personal i proportion till antalet klassade fartyg. Det behövs minst 100 särskilda inspektörer för att motsvara kraven i punkt 2.
4. Organisationen måste ha uttömmande regler och föreskrifter för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av handelsfartyg, och dessa måste offentliggöras samt fortlöpande uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.
5. Organisationen måste offentliggöra sitt fartygsregister årligen eller hålla det tillgängligt för allmänheten i en elektronisk databas.
6. Organisationen får inte vara kontrollerad av redare eller skeppsbyggare eller av andra som har kommersiella intressen i tillverkning, utrustning, reparation eller drift av fartyg. Organisationen får inte vara huvudsakligen beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst. Den erkända organisationen får inte utföra lagstadgat arbete om den är identisk med eller har affärs-, person- eller familjeanknytningar till redaren eller den som är ansvarig för fartygets drift. Detta förbud skall även gälla inspektörer som är anställda av den erkända organisationen.
7. Organisationen måste verka i enlighet med de bestämmelser som anges i bilagan till IMO:s resolution A.789(19) om specifikationer för inspektion och certifiering som utförs av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning, i den mån de är relevanta för detta direktivs tillämpningsområde."

b) I avsnitt B

i) skall titeln ersättas med följande:

"B. SÄRSKILDA MINIMIKRITERIER,"

ii) skall punkterna 4, 5, 6, 7 och 9 ersättas med följande:

"4. Organisationen är beredd att förse administrationen samt kommissionen och berörda parter med relevanta uppgifter.

5. Organisationen har definierat och dokumenterat sin policy, sina mål och sitt åtagande i förhållande till kvalitet, och har säkerställt att policyn förstås, genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom organisationen. Organisationen policy måste omfatta mål och indikatorer för verksamheten med avseende på säkerhet och förhindrande av förorening.

6. Organisationen har utvecklat och genomfört samt upprätthåller ett effektivt internt system för kvalitet som grundar sig på lämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsnormer och som stämmer överens med EN 45004 (inspektionsorgan) och EN 29001, så som de tolkas i IACS 'Quality System Certification Scheme Requirements' och som bland annat säkerställer att

a) organisationens regler och föreskrifter fastställs och upprätthålls på ett systematiskt sätt,

b) organisationens regler och föreskrifter efterlevs och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till dessa regler och föreskrifter,

c) kraven på det lagstadgade arbete som organisationen har bemyndigats att utföra är uppfyllda och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till efterlevnaden av de internationella konventionerna,

d) ansvar och befogenheter hos samt inbördes förhållande mellan anställda vars arbete påverkar kvaliteten på organisationens tjänster definieras och dokumenteras,

e) allt arbete utförs under kontrollerade förhållanden,

f) det finns ett kontrollsystem som övervakar de åtgärder och det arbete som utförs av inspektörer samt teknisk och administrativ personal som är anställd direkt av organisationen,

g) kraven på det lagstadgade arbete som organisationen har bemyndigats att utföra, endast utförs av dess särskilda inspektörer eller av andra erkända organisationers särskilda inspektörer; de särskilda inspektörerna skall under alla omständigheter ha omfattande kunskaper om den typ av fartyg på vilka de utför det lagstadgade arbetet, med relevans för den särskilda inspektion som skall utföras, samt om de krav som gäller,

- h) det finns ett system för utbildning av inspektörer och för kontinuerlig uppdatering av deras kunskaper,
- i) registrering bevaras som visar att de föreskrivna standarderna har uppfyllts på de punkter som omfattas av de utförda tjänsterna och att kvalitetssystemet fungerar effektivt,
- j) det finns ett omfattande system för planerad och dokumenterad intern kontroll av kvalitetsrelaterade aktiviteter inom alla delar av organisationen,
- k) de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.746 (18) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering,
- l) klara och tydliga direktiv utfärdas om ansvarsfördelning och kontroll mellan sällskapets huvudkontor och dess regionkontor samt mellan de erkända organisationerna och deras inspektörer.
7. Organisationen måste visa förmåga att
- a) utveckla och hålla aktuell en fullständig och tillräcklig samling egna regler och föreskrifter om skrov, maskineri samt el- och kontrollutrustning som har samma kvalitet som internationellt erkända tekniska standarder på grundval av vilka certifikat inom ramen för SOLAS, säkerhetscertifikat för passagerarfartyg (avseende fartygets konstruktion och väsentliga maskinerisystem ombord) samt certifikat inom ramen för lastlinjekonventionen (avseende fartygets hållfasthet) kan utfärdas,
- b) utföra alla inspektioner och besiktningar som de internationella konventionerna kräver för att certifikat skall kunna utfärdas, inklusive de nödvändiga resurserna för att med hjälp

av yrkeskvalificerad personal och i enlighet med bestämmelserna i bilagan till IMO:s resolution A.788 (19) om riktlinjer för administrationernas genomförande av den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) bedöma tillämpningen och upprätthållandet av säkerhetsorganisationssystemet, både i land och ombord på fartygen, och som skall omfattas av certifieringen."

"9. Organisationen måste tillåta att företrädare för administrationen och andra berörda parter deltar i utvecklingen av dess regler och/eller föreskrifter."

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 22 juli 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

A. NEYTS-UYTTEBROECK

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/106/EG

av den 19 december 2001

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

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

av följande skäl:

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 22, 24.1.2001, s. 19.

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Titeln skall ersättas med följande:

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

(¹) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Artikel 2.1 och 2.2 skall ersättas med följande:

"1. avses med konvention

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

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

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

3. Artikel 4 skall ersättas med följande:

"Artikel 4

Inspektionsmyndighet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

Obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Följande artikel 7a skall införas:

”Artikel 7a

Förfarande om vissa fartyg inte kan inspekteras

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

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

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

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

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

7. Följande artikel 7b skall införas:

”Artikel 7b

Förbud mot tillträde för vissa fartyg

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

antingen

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

eller

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

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

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

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

8. Artikel 8 skall ersättas med följande:

”Artikel 8

Rapport till befälhavaren om inspektion

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

9. I artikel 9

a) skall punkt 1 ersättas med följande:

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

b) skall punkt 3 ersättas med följande:

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

c) skall punkt 5 ersättas med följande:

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

10. Artikel 10.1 skall ersättas med följande:

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

11. Artikel 14.2 skall ersättas med följande:

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

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

12. Artikel 15.2 skall ersättas med följande:

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

13. I artikel 15 skall följande punkt läggas till:

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

14. I artikel 16 skall följande punkt läggas till:

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

15. Artiklarna 17 och 18 skall ersättas med följande:

"Artikel 17

Uppgifter för övervakning av genomförandet

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

Artikel 18

Föreskrivande kommitté

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

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

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

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

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

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

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

17. Följande artikel 19a skall införas:

"Artikel 19a

Påföljder

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

18. Följande punkt skall införas i artikel 20:

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

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

20. I bilaga II

a) skall punkt 10 ersättas med följande punkter:

"10. Beslut om säkerhetsbesättning.

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

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

Artikel 2

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

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

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

A. NEYTS-UYTTEBROECK

Ordförande

BILAGA I

”II. Samlad prioritetsfaktor

Följande fartyg skall prioriteras för inspektion:

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

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

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

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

BILAGA II

"BILAGA V

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

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

2. GASTANKFARTYG OCH KEMIKALIETANKFARTYG

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

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

3. BULKFARTYG

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

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

4. OLJETANKFARTYG

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

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

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

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

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

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

BILAGA III

Bilaga VIII skall ersättas med följande:

"BILAGA VIII

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

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

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

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

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

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

BILAGA IV

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

"BILAGA IX

Inspektionsrapport enligt artikel 8

Inspektionsrapporten skall innehålla minst följande punkter:

I. Allmänna uppgifter

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

II. Uppgifter om inspektionen

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

III. Ytterligare uppgifter i fall av kvarhållande

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

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

BILAGA X

Uppgifter för övervakning av genomförandet med tillämpning av artikel 17

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

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

Nedanstående tabell skall användas när uppgifterna lämnas till kommissionen:

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

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

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

- 1.2 Totala antalet individuella fartyg som anlöpt medlemsstatens hamnar.

2. Medlemsstaterna skall antingen

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

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

BILAGA XI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BILAGA XII

Internationella krav och gemenskapskrav avseende manöverskrivare (VDR-system)

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

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

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

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

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

RÅDET

RÅDETS BESLUT

av den 6 december 2001

om ingående av ett avtal genom skriftväxling om provisorisk tillämpning av protokollet om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust

(2002/40/EG)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 300.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust⁽¹⁾ har gemenskapen och Republiken Guinea-Bissau förhandlat för att fastställa ändringar eller tillägg som skall införas i avtalet när tillämpningsperioden för protokollet i bilagan till detta löper ut.
- (2) Som ett resultat av dessa förhandlingar paraferades ett nytt protokoll om fastställande av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet den 30 maj 2001.
- (3) Genom detta protokoll får gemenskapens fiskare behålla möjligheterna till fiske i de vatten som lyder under Republiken Guinea-Bissaus suveränitet eller jurisdiktion under perioden 16 juni 2001–15 juni 2006.
- (4) För att gemenskapsfartyg skall kunna fortsätta att bedriva fiske är det nödvändigt att det nya protokollet börjar tillämpas så snart som möjligt. De båda parterna har därför paraferat ett avtal genom skriftväxling om provisorisk tillämpning av det paraferade protokollet från och med den 16 juni 2001.
- (5) Avtalet genom skriftväxling bör godkännas i avvaktan på att ett slutgiltigt beslut fattas i enlighet med artikel 37 i fördraget.

- (6) Nyckeln till fördelningen av fiskemöjligheterna mellan medlemsstaterna bör fastställas utifrån den traditionella fördelningen av fiskemöjligheterna inom ramen för fiskeavtalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

På gemenskapens vägnar godkänns härmed avtalet genom skriftväxling om provisorisk tillämpning av protokollet om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust.

Texterna till avtalet genom skriftväxling och protokollet bifogas detta beslut.

Artikel 2

De fiskemöjligheter som fastställs i protokollet skall fördelas mellan medlemsstaterna enligt följande nyckel:

- a) Räkfiske:

— Italien	3 900 BRT
— Spanien	2 400 BRT
— Portugal	3 050 BRT
— Grekland	250 BRT
- b) Fiske efter fisk/bläckfisk:

— Spanien	1 870 BRT
— Italien	500 BRT
— Grekland	430 BRT

⁽¹⁾ EGT L 226, 29.8.1980, s. 34.

- c) Notfartyg för tonfiskfiske:
- Spanien 20 fartyg
 - Frankrike 19 fartyg
 - Italien 1 fartyg
- d) Fartyg för spöfiske med fasta linor och fartyg för fiske med flytlinor:
- Spanien 25 fartyg
 - Frankrike 6 fartyg
 - Portugal 5 fartyg.

Om licensansökningarna från dessa medlemsstater inte uttömmar de fiskemöjligheter som fastställs i protokollet får kommissionen beakta licensansökningar från alla övriga medlemsstater.

Artikel 3

De medlemsstater vars fartyg fiskar enligt detta avtal skall meddela kommissionen hur stora mängder av varje bestånd som fångas i Guinea-Bissaus fiskezon enligt bestämmelserna i

kommissionens förordning (EG) nr 500/2001 av den 14 mars 2001 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2847/93 beträffande övervakning av de fångster som gemenskapens fiskefartyg fiskar i tredje lands farvatten och på öppet hav ⁽¹⁾.

Artikel 4

Rådets ordförande bemyndigas att utse de personer som skall ha rätt att med för gemenskapen bindande verkan underteckna avtalet.

Utfärdat i Bryssel den 6 december 2001.

På rådets vägnar

I. DURANT

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 73, 15.3.2001, s. 8.

AVTAL GENOM SKRIFTVÄXLING**om provisorisk tillämpning av protokollet om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust***A. Skrivelse från Republiken Guinea-Bissaus regering*

Med hänvisning till det protokoll om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av fiskemöjligheter och ekonomisk ersättning som paraferades den 30 maj 2001 kan jag bekräfta att Guinea-Bissaus regering är beredd att provisoriskt tillämpa detta protokoll från och med den 16 juni 2001 i avvaktan på att protokollet träder i kraft i enlighet med artikel 9 i samma protokoll, under förutsättning att gemenskapen är beredd att göra detsamma.

Detta gäller under förutsättning att den första årliga delutbetalningen av den ekonomiska ersättning som fastställs i artikel 2 i protokollet görs före den 15 januari 2002.

Jag vore tacksam om Ni ville bekräfta att gemenskapen godkänner en sådan provisorisk tillämpning.
Högaktningsfullt

För Guinea-Bissaus regering

B. Skrivelse från gemenskapen

Jag bekräftar mottagandet av Er skrivelse av dagens datum med följande lydelse:

”Med hänvisning till det protokoll om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av fiskemöjligheter och ekonomisk ersättning som paraferades den 30 maj 2001 kan jag bekräfta att Guinea-Bissaus regering är beredd att provisoriskt tillämpa detta protokoll från och med den 16 juni 2001 i avvaktan på att protokollet träder i kraft i enlighet med artikel 9 i samma protokoll, under förutsättning att gemenskapen är beredd att göra detsamma.

Detta gäller under förutsättning att den första årliga delutbetalningen av den ekonomiska ersättning som fastställs i artikel 2 i protokollet görs före den 15 januari 2002.

Jag vore tacksam om Ni ville bekräfta gemenskapens samtycke till en sådan provisorisk tillämpning.”
Jag kan härmed bekräfta att Europeiska gemenskapen godkänner en sådan provisorisk tillämpning.
Högaktningsfullt

På Europeiska unionens råds vägnar

PROTOKOLL**om fastställande för perioden 16 juni 2001–15 juni 2006 av de fiskemöjligheter och den ekonomiska ersättning som föreskrivs i avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust***Artikel 1*

Från och med den 16 juni 2001 och fem år framåt skall de fiskemöjligheter som beviljas enligt artikel 4 i avtalet fastställas enligt följande:

1. a) Räktrålare med frysanläggning: 9 600 bruttoregister-ton (BRT) per år.
b) Fisk- och bläckfisktrålare med frysanläggning: 2 800 bruttoregister-ton per år.
2. Notfartyg för tonfiskfiske med frysanläggning: 40 fartyg.
3. Tonfiskisefartyg för spöfiske med fasta linor och fartyg för fiske med flytlinor: 36 fartyg.

Artikel 2

1. Den ekonomiska ersättning som avses i artikel 9 i avtalet skall för de första tre åren av protokollets tillämpningsperiod uppgå till 1 000 000 euro per år (varav 9 000 000 euro i ekonomisk ersättning som skall betalas senast den 15 januari 2002 det första året och efter årsdagen för protokollets ingående de följande åren, och 1 000 000 euro till de åtgärder som avses i artikel 4 i protokollet).

2. För de sista två åren av protokollets tillämpningsperiod skall den ekonomiska ersättning som avses i artikel 9 i avtalet uppgå till 10 500 000 euro per år (varav 9 500 000 i ekonomisk ersättning och 1 000 000 euro till de åtgärder som avses i artikel 4 i protokollet).

3. Guinea-Bissaus regering beslutar ensamt hur den ekonomiska ersättningen används.

4. Ersättningen skall betalas till ett konto som anges av Guinea-Bissaus regering och tillfalla statskassan.

Artikel 3

Båda parter skall förbinda sig att främja ett ansvarsfullt fiske i Guinea-Bissaus vatten enligt principen om icke-diskriminering mellan de olika fiskeflottor som är närvarande i dessa vatten.

Under protokollets giltighetstid skall gemenskapen och myndigheterna i Guinea-Bissau bemöda sig om att följa upp fiskeresursernas tillstånd i Guinea-Bissaus fiskezon. I detta syfte skall ett gemensamt vetenskapligt möte hållas i Bryssel eller i Bissau varje år.

De båda parterna skall på grundval av slutsatserna från de årliga vetenskapliga mötena och mot bakgrund av bästa möjliga vetenskapliga rön som finns att tillgå samråda inom ramen för den gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel

11 i avtalet för att vid behov gemensamt anta åtgärder vars målsättning är en hållbar förvaltning av fiskeresurserna.

Om de åtgärder som avses i föregående stycke innebär en minskning av de fiskemöjligheter som beviljats genom detta protokoll skall den ekonomiska ersättningen anpassas.

De fiskemöjligheter som beviljas genom detta protokoll får, i den mån resurserna medger det, på gemenskapens begäran successivt höjas med 1 000 bruttoregister-ton per år. I detta fall skall den ekonomiska ersättning som avses i artikel 2 ökas tidsproportionellt.

Artikel 4

Följande åtgärder skall finansieras med hjälp av den ekonomiska ersättning som avses i artikel 2.1, enligt fördelningen nedan:

- a) Finansiering med 200 000 euro per år av ett vetenskapligt eller tekniskt program i Guinea-Bissau avsett att förbättra dels kunskapen om fiskeresurserna och övervakningen av hur fiskeresurserna utvecklas i Guinea-Bissaus fiskezon dels verksamheten vid laboratoriet för tillämpad forskning inom fiske, särskilt när det gäller förbättring av hygienförhållandena inom fisket.
- b) Finansiering av stipendier för studier och praktisk utbildning inom olika vetenskapliga, tekniska och ekonomiska områden som berör fiske. Dessa stipendier får utnyttjas i varje stat som är knuten till gemenskapen genom samarbetsavtal. Den totala kostnaden för stipendierna får inte överstiga 150 000 euro per år. En del av detta belopp får på begäran av myndigheterna i Guinea-Bissau omvandlas för att täcka kostnader för deltagande i internationella möten eller i praktik inom fiskeområdet, liksom för att organisera seminarier om fiske i Guinea-Bissau. Beloppet skall betalas till ett konto som angivits av de behöriga nationella myndigheter som förvaltar samtliga stipendier och annan verksamhet som finansieras på detta sätt.
- c) Stöd till investeringar inom småskaligt fiske: 250 000 euro per år.
- d) Övervakning till havs, inbegripet införande av ett satellitbaserat övervakningssystem (VMS) för fiskefartyg: 300 000 euro per år.
- e) Institutionellt stöd till fiskeriministeriet: 60 000 euro per år.
- f) Tekniskt stöd till genomförandet och uppföljningen av ovan nämnda åtgärder för vilka innehåll och bestämmelser definierats genom en gemensam överenskommelse mellan de båda parterna: 40 000 euro per år.

De nationella behöriga myndigheterna skall besluta om åtgärderna på grundval av ett handlingsprogram som i informationssyfte skall skickas till Europeiska gemenskapernas kommission före den första betalningen.

Artikel 5

De belopp som avses i artikel 4 styckena a, c, d, e och f skall vara de behöriga myndigheterna och organen i Guinea-Bissau tillhanda senast den 15 januari 2002 det första året och efter årsdagen för protokollets ingående de följande åren, och betalas till konton som tillhör de behöriga myndigheterna i Guinea-Bissau enligt planeringen för deras användning.

De belopp som avses i artikel 4 b skall betalas allteftersom de används.

De behöriga nationella myndigheterna skall senast tre månader efter årsdagen för protokollets ingående överlämna en rapport till Europeiska kommissionens delegation i Guinea-Bissau om genomförandet av de åtgärder som planerats och finansierats, om de resultat som uppnåtts som om eventuella svårigheter. Rapporten skall innehålla information om genomförandet av den utbildningsverksamhet som finansieras genom inbetalningar från fartygsägarna enligt punkt 5.3 i den tekniska bilagan.

Europeiska gemenskapen förbehåller sig rätten att från de behöriga nationella myndigheterna begära alla typer av kompletterande uppgifter om resultaten samt att, vid behov, ytterligare granska de berörda betalningarna för att se till att åtgärderna genomförs på ett effektivt sätt.

Artikel 6

Om gemenskapen underlåter att göra de betalningar som föreskrivs i artiklarna 2 och 4, förbehåller sig Guinea-Bissau rätten att avbryta tillämpningen av detta protokoll.

Artikel 7

Om allvarliga omständigheter, med undantag av naturfenomen, skulle omöjliggöra fiskeverksamheten i Guinea-Bissaus exklusiva ekonomiska zon får Europeiska gemenskapen hålla inne betalningen av den ekonomiska ersättningen för den period då fiskeverksamhet inte varit möjlig, i möjligaste mån efter samråd mellan de båda parterna.

När situationen åter blivit normal, skall betalningen av den ekonomiska ersättningen återupptas så snart de båda parterna efter samråd konstaterat att det är möjligt att återuppta fiskeverksamheten.

Artikel 8

Bilagan till avtalet mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Republiken Guinea-Bissaus regering om fiske utanför Guinea-Bissaus kust upphävs och ersätts med bilagan till detta protokoll.

Artikel 9

Detta protokoll med bilagor träder i kraft den dag då parterna underrättar varandra om att de förfaranden som är nödvändiga för detta ändamål har slutförts.

Det skall tillämpas från och med den 16 juni 2001.

BILAGA

VILLKOR FÖR ATT GEMENSKAPSFARTYGG SKALL FÅ BEDRIVA FISKE I GUINEA-BISSAUS FISKEZON

1. Formaliteter vid ansökan om och utfärdande av licenser

- 1.1 De behöriga myndigheterna i Europeiska gemenskapen skall via Europeiska kommissionens delegation i Guinea-Bissau lämna in en ansökan till Republiken Guinea-Bissaus fiskeriministerium för varje fartyg som önskar bedriva fiske i enlighet med avtalet, minst 20 dagar före önskat första giltighetsdatum.

Ansökningarna skall göras på de särskilda blanketter som tillhandahålls av Guinea-Bissaus regering enligt den bifogade förlagan (tillägg 1).

- 1.2 Till varje licensansökan skall fogas ett kvitto på att avgiften för licensens giltighetstid samt det belopp som anges under 6.2 har betalats, och, för trälare med frysanläggning, även en kopia av det dokument som utfärdats av medlemsstaten och som intygar fartygets tonnage i BRT. Betalning av avgiften skall göras till ett konto som anvisas av Guinea-Bissaus myndigheter. Originallicensen skall tillställas fartygets befälhavare eller dennes företrädare.

Vid en ansökan om ny licens för ett fartyg för vilket det redan beviljats en licens inom ramen för detta protokoll och vars tekniska egenskaper är oförändrade skall denna ansökan lämnas till fiskeriministeriet via Europeiska kommissionens delegation i Bissau, åtföljd endast av ett kvitto på att avgiften för de perioder som ansökan omfattar betalats. Fiskeriministeriet skall bevilja den nya licensen med en hänvisning till den första licensansökan inom ramen för det gällande protokollet.

- 1.3 Europeiska kommissionens delegation i Bissau skall informeras om alla licenser som utfärdas.

- 1.4 I avgiften skall alla nationella och lokala skatter ingå utom hamnavgifter.

- 1.5 För att fastställa licensernas giltighet skall följande årsperioder användas:

Första perioden: 16 juni 2001–31 december 2001

Andra perioden: 1 januari 2002–31 december 2002

Tredje perioden: 1 januari 2003–31 december 2003

Fjärde perioden: 1 januari 2004–31 december 2004

Femte perioden: 1 januari 2005–31 december 2005

Sjätte perioden: 1 januari 2006–15 juni 2006

En licens får inte börja gälla under en årsperiod och upphöra att gälla under följande årsperiod.

- 1.6 Licensen skall utfärdas för ett visst fartyg och får inte överlåtas. På begäran av Europeiska kommissionen och i händelse av bevisad force majeure skall licensen för ett fartyg ersättas med en ny licens för ett fartyg med egenskaper som motsvarar dem hos det fartyg som skall ersättas. Om det nya fartyget är på fler bruttoregister ton än det fartyg som skall ersättas, skall mellanskillnaden för avgiften betalas tidsproportionellt.

Den nya licensen skall börja gälla det datum då fartygsägaren lämnar in den annullerade licensen till Republiken Guinea-Bissaus fiskeriministerium. Europeiska kommissionens delegation i Bissau skall informeras om överlåtelsen av licensen.

1.7 Bestämmelser för trälare med frysanläggning

- 1.7.1 Licensen skall alltid förvaras ombord.

- 1.7.2 Varje fartyg skall en gång varje årsperiod, innan licensen utfärdas, inställa sig i Bissaus hamn för den inspektion som anges i gällande föreskrifter. Inspektionen får endast utföras av behörig personal och skall ske inom 48 arbetstimmar efter det att fartyget anlöpt hamnen om ankomsten aviserats minst 72 arbetstimmar i förväg. Om licensen inte utfärdas inom 48 timmar av skäl som kan hänföras till fiskeriministeriet skall detta stå för eventuella kostnader. Om fartyget ligger kvar i hamn efter det att licensen har utfärdats skall gällande kostnader och avgifter debiteras fartygsägaren.

Om en ny licens tilldelas under samma årsperiod skall ett fartyg vars tekniska egenskaper inte har ändrats undantas från inspektion och det behöver inte inställa sig i hamnen. Kostnaderna för återlämnande av licensen skall dock debiteras fartygsägarna.

1.7.3 Genom undantag från artikel 4.3 i avtalet skall licenserna utfärdas för tre, sex eller tolv månader och kan förnyas. Vid beräkningen av utnyttjandet av de fiskemöjligheter som avses i artikel 1 i protokollet skall licensernas giltighetstid beaktas. För den första och den sista årsperioden skall licenserna betalas i proportion till giltighetstiden.

1.7.4 De avgifter som fartygsägarna skall betala fastställs i euro per BRT enligt följande:

- för ettårslicenser:
 - 197 för fartyg som fiskar efter fisk,
 - 219 för fartyg som fiskar efter bläckfisk,
 - 279 för fartyg som fiskar efter räkor.
- för halvårslicenser:
 - 102 för fartyg som fiskar efter fisk,
 - 113 för fartyg som fiskar efter bläckfisk,
 - 144 för fartyg som fiskar efter räkor.
- för kvartalslicenser:
 - 52 för fartyg som fiskar efter fisk,
 - 58 för fartyg som fiskar efter bläckfisk,
 - 73 för fartyg som fiskar efter räkor.

Avgifterna skall höjas med 5 % från och med den fjärde årsperioden av protokollets tillämpningsperiod.

1.7.5 I händelse av att den obligatoriska landning till marknadspriser som föreskrivs i punkt 4 inte äger rum skall i utbyte mot denna ytterligare avgifter fastställas för fartygsägaren enligt följande:

- 7 euro/BRT för kvartalslicenser,
- 14 euro/BRT för halvårslicenser,
- 23 euro/BRT för ettårslicenser.

1.8 *Bestämmelser för tonfiskiskefartyg och fartyg för fiske med flytlinor*

1.8.1 Licensen skall alltid förvaras ombord. När myndigheterna i Guinea-Bissau erhåller meddelande om förskotts betalning från Europeiska gemenskapernas kommission, skall dessa föra upp det berörda fartyget på förteckningen över fartyg med tillstånd att fiska, vilken skall delges Guinea-Bissaus tillsynsmyndigheter. I avvaktan på originallicensen får en kopia av den redan utställda licensen utfärdas per fax för att förvaras ombord på fartyget.

1.8.2 Licenserna gäller ett år. Avgiften fastställs till 25 euro per ton som fiskas i Guinea-Bissaus fiskezon.

1.8.3 Licenserna skall utfärdas efter betalning till de nationella behöriga myndigheterna av ett engångsbelopp på 2 250 euro per år för notfartyg för tonfiskfiske, 375 euro per år för tonfiskiskefartyg för spöfiske med fasta linor och 625 euro per år för fartyg för fiske med flytlinor motsvarande avgifterna för

- 90 ton tonfisk per år för notfartyg för tonfiskfiske,
- 15 ton per år för tonfiskfartyg för spöfiske med fasta linor,
- 25 ton per år för fartyg för fiske med flytlinor.

1.8.4 Slutavräkningen av de avgifter som skall betalas för fiskeåret skall göras av Europeiska gemenskapernas kommission i slutet av varje kalenderår på grundval av de fångstdeklarationer som varje fartygsägare har lämnat och som bekräftats av de vetenskapliga institut som är behöriga att kontrollera fångstuppgifter (ORSTOM och IEO). Avräkningen skall överlämnas samtidigt till fiskeriministeriet och till fartygsägarna. Fartygsägarna skall göra eventuella extra inbetalningar till de behöriga myndigheterna i Guinea-Bissau senast den 31 maj följande år till det konto som avses i punkt 1.2 ovan. Om beloppet i den slutgiltiga avräkningen är lägre än beloppet på förskotts betalningen enligt ovan återbetalas inte mellanskillnaden till fartygsägaren.

2. Fångstdeklarationer

Alla gemenskapsfartyg med tillstånd att fiska i Guinea-Bissaus fiskezon enligt avtalet är skyldiga att meddela sina fångster till fiskeriministeriet med kopia till Europeiska kommissionens delegation i Guinea-Bissau enligt följande:

- Trålarna skall deklarerera sina fångster i enlighet med den bifogade förlagan (tillägg 2). Fångstdeklarationerna skall göras månadsvis och måste lämnas in minst en gång per kvartal.

- Notfartyg för tonfiskfiske, tonfiskfiskefartyg för spöfiske med fasta linor och fartyg för fiske med flytlinor skall föra fiskeloggbok i enlighet med tillägg 3 för fiskeperioderna i Guinea-Bissaus fiskezon. Denna skall skickas till fiskeriministeriet var sjätte månad via Europeiska kommissionens delegation i Guinea-Bissau. Även om ingen fiskeverksamhet har bedrivits i Guinea-Bissaus fiskezon skall fartygsägarna enligt villkoren ovan lämna en deklARATION om att ingen fångst skett.
- Blanketterna skall vara läsligt ifyllda, framför allt innehålla uppgifter om totala månatliga fångster per art och vara undertecknade av fartygets befälhavare.

Om dessa bestämmelser inte efterlevs förbehåller sig Guinea-Bissaus regering rätten att dra in licensen för fartyget i fråga och, om händelsen upprepas, att inte förnya licensen, till dess att formaliteterna har fullgjorts.

3. Bifångster

- 3.1 Fartyg som fiskar efter fisk får ha högst 9 % skaldjur och 9 % bläckfisk ombord av den totala fångsten som gjorts i Guinea-Bissaus fiskezon.

Fartyg som fiskar efter bläckfisk får ha högst 9 % skaldjur ombord av den totala fångsten som gjorts i Guinea-Bissaus fiskezon.

Fartyg som fiskar efter räkor får ha högst 50 % bläckfisk och fisk ombord av den totala fångsten som gjorts i Guinea-Bissaus fiskezon.

- 3.2 Tonfiskfiskefartyg för spöfiske med fasta linor har rätt att fiska efter levande bete för fiskeåret i Guinea-Bissaus fiskezon.

4. Landning av fisk

För att trygga försörjningen av den lokala marknaden med fisk skall trålarna förbinda sig att landa fisk till marknadspris.

Gemenskapens fartygsägare kan välja mellan att landa fångst eller att i stället betala ett fast belopp.

- 4.1 Om en fartygsägare väljer att landa fångst är han skyldig att landa kvantiteter till marknadspris enligt följande:
- för fisktrålare: 50 kg fisk per BRT och kvartal
 - för bläckfisktrålare: 30 kg fisk per BRT och kvartal
 - för räktrålare: 10 kg fisk per BRT och kvartal.

Landningarna får ske individuellt eller kollektivt.

Fartygsägaren skall snarast möjligt och senast 48 timmar innan planerad ankomst till hamnen informera Guinea-Bissaus fiskeriministerium om landningen och ange en uppskattning av den totala kvantitet som skall landas.

Landningarna får inte pågå längre än 24 timmar efter fartygets ankomst till hamnen. Om denna tidsfrist inte iaktas har fartyget rätt att lämna hamnen och skyldigheten att landa fångst skall anses som fullgjord för den kvantitet som fartygsägaren meddelat. Om tidsbegränsningen på 24 timmar inte följs kommer ett tillgodohavande av fiskedagar i proportion till hur länge landningen pågick att dras av på den följande licensen för samma fartyg eller för annat fartyg med samma tekniska egenskaper, utsett av fartygsägaren. Dessutom skall Guinea-Bissau stå för samtliga kostnader och hamnavgifter.

De tidsfrister som anges ovan gäller inte lördagar, söndagar och helgdagar.

När landningen avslutats skall ett intyg där mängden och värdet av de landade fångsterna anges överlämnas till befälhavaren på fartyget.

Den som inte fullgör skyldigheten att landa fångst skall betala böter på 1 000 euro per ton som inte landats.

- 4.2 Om fartygsägaren väljer att betala ett fast belopp skall bestämmelserna i punkt 1.7.5 tillämpas.

5. Påmönstring av besättningsmän

Fartygsägare som erhåller fiskelicenser enligt avtalet skall bidra till praktisk utbildning av medborgare i Guinea-Bissau och till förbättring av arbetsmarknadsläget enligt följande villkor och begränsningar:

- 5.1 För varje trålare skall fartygsägaren åta sig att anställa
- tre fiskare på fartyg under 250 BRT,
 - fyra fiskare på fartyg mellan 250 BRT och 400 BRT,
 - fem fiskare på fartyg mellan 400 BRT och 650 BRT,
 - sex fiskare på fartyg över 650 BRT.

Gemenskapens fartygsägare skall dock sträva efter att andelen fiskare från Guinea-Bissau som påmönstras uppgår till 33 % av det manskap utom befäl som har till uppgift att framföra fartyget eller delta i fiskeverksamhet.

Det är fartygsägarna som skall välja ut dessa besättningsmän. Med hänsyn till behoven när det gäller utbildning och sysselsättning får Guinea-Bissau utse högst en besättningsman per trålare.

5.2 Ägare till tonfiskfiskefartyg och till fartyg som fiskar med flytlinor skall förbinda sig att påmönstra medborgare i Guinea-Bissau enligt följande villkor och begränsningar:

- För flottan av notfartyg för tonfiskfiske gäller att sju fiskare från Guinea-Bissau skall påmönstras under fiskeåret i Guinea-Bissaus fiskezon.
- För flottan av tonfiskfiskefartyg som bedriver spöfiske med fasta linor och fartyg för fiske med flytlinor gäller att sjutton fiskare från Guinea-Bissau skall påmönstras under fiskeåret för tonfisk i Guinea-Bissaus fiskezon, dock högst en besättningsman per fartyg.

5.3 Fiskarnas lön skall, innan licenserna utfärdas, fastställas genom en gemensam överenskommelse mellan fartygsägarna eller deras företrädare och fiskeriministeriet. Lönerna skall betalas av fartygsägarna och skall omfatta sociala avgifter för fiskarna (bland annat livförsäkring samt olycksfalls- och sjukförsäkring).

Om inga fiskare påmönstras är ägarna till notfartyg för tonfiskfiske, till tonfiskfiskefartyg för spöfiske med fasta linor samt till fartyg för fiske med flytlinor skyldiga att snarast betala ett fast belopp för fiskeåret som motsvarar lönerna för de fiskare som inte har påmönstrats.

Detta belopp skall användas till utbildning av fiskare från Guinea-Bissau och inbetalas till ett konto som anges av myndigheterna i Guinea-Bissau.

6. Observatörer ombord

6.1 Varje trålare skall ta ombord en observatör som utsetts av fiskeriministeriet.

Observatörens vistelse ombord får normalt inte överstiga två på varandra följande fiskeresor. Observatörens ombordstigning och ilandstigning får inte hindra vare sig fiskeresorna eller fiskeverksamheten.

6.2 Observatören skall behandlas som en befälsperson ombord. Observatören skall

- observera fartygens fiskeverksamhet,
- genomföra biologiska provtagningar inom ramen för vetenskapliga program,
- förteckna vilka fiskeredskap som används,
- kontrollera fångstuppgifterna i fiskeloggboken vad beträffar Guinea-Bissaus fiskezon,
- meddela fiskeuppgifterna minst en gång i veckan via radio.

Observatören skall under sin vistelse på fartyget

- vidta alla lämpliga åtgärder för att hans ombordstigning och närvaro ombord på fartyget inte skall avbryta eller hindra fisket,
- respektera egendom och utrustning ombord samt sekretessen för alla de handlingar som tillhör fartyget,
- sammanställa en rapport över verksamheten som skall lämnas till de behöriga myndigheterna i Guinea-Bissau. Dessa myndigheter skall efter behandling av uppgifterna och inom en vecka skicka en kopia av rapporten till Europeiska kommissionens delegation i Bissau.

Villkoren för observatörens ombordstigning skall bestämmas i samråd mellan fartygsägaren eller hans skeppsklare och myndigheterna i Guinea-Bissau. Observatörens lön och sociala avgifter skall betalas av fiskeriministeriet.

För att bidra till att täcka kostnaderna för observatörens vistelse ombord skall fartygsägaren samtidigt med betalningen av avgiften till Guinea-Bissaus myndigheter erlagga ett belopp på 10 euro per BRT och år, tidsproportionellt, per fartyg som bedriver fiske i Guinea-Bissaus vatten.

Om observatören tas ombord i en utländsk hamn, skall hans resekostnader betalas av fartygsägaren. Om ett fartyg med en observatör från Guinea-Bissau ombord lämnar Guinea-Bissaus fiskezon skall alla åtgärder vidtas så att observatören kan återvända till Bissau snarast möjligt, på fartygsägarens bekostnad.

Om observatören inte inom tolv timmar efter överenskommen tid befinner sig där han skall gå ombord skall fartygsägaren automatiskt befrias från sin skyldighet att ta ombord observatören.

- 6.3 På begäran av fiskeriministeriet skall notfartygen för tonfiskfiske och fartygen för fiske med flytlinor ta ombord en observatör.
- I förekommande fall skall ombordstigningshamnen bestämmas genom överenskommelse mellan fiskeriministeriet och fartygsägaren eller dennes företrädare.
7. **Inspektion och övervakning**
- Alla gemenskapsfartyg som fiskar i Guinea-Bissaus fiskezon skall tillåta och underlätta för varje tjänsteman från Guinea-Bissau med ansvar för inspektion och kontroll att komma ombord och fullgöra sina uppgifter. Tjänstemannen skall inte stanna längre tid ombord än vad som är nödvändigt för att kontrollera fångsterna genom stickprov och för att utföra all annan inspektion i samband med fiskeverksamhet.
8. **Fiskezoner**
- De trålare med frysanläggning som avses i artikel 1 i protokollet har rätt att bedriva fiske i de vatten som ligger mer än tolv nautiska mil från baslinjerna.
9. **Tillåten maskstorlek**
- Minsta tillåtna maskstorlek för trålsäcken (sträckta maskor) skall vara
- 70 mm för fisktrålare,
 - 70 mm för bläckfisktrålare,
 - 40 mm för räktrålare,
 - 16 mm för fiske efter levande bete.
- Fiske med dörjstång är tillåtet.
10. **Inträde i och utträde ur fiskezonen**
- Alla gemenskapsfartyg som bedriver fiske i Guinea-Bissaus fiskezon enligt avtalet skall meddela fiskeriministeriets radiostation datum, tidpunkt och position vid varje inträde i och utträde ur Guinea-Bissaus fiskezon.
- Vid utfärdandet av licensen skall fiskeriministeriet meddela fartygsägarna anropssignal, samtalsfrekvens och arbetstider.
- Om det inte är möjligt att använda denna radio får fartygen använda andra kommunikationsmedel t.ex. telex, fax (nr 20 11 57, 20 19 57 eller 20 16 84) eller telegram.
11. **Förfarande vid bordning och tillämpning av påföljder**
- 11.1 Europeiska gemenskapernas kommissions delegation i Guinea-Bissau skall underrättas inom 48 timmar om varje bordning som inträffat i Guinea-Bissaus vatten och om varje tillämpning av påföljder beträffande ett fiskefartyg som för någon av medlemsstaternas flagg och som bedriver fiske inom ramen för detta avtal, och skall samtidigt erhålla en kortfattad redogörelse för omständigheterna kring och anledningen till bordningen eller till tillämpningen av påföljd.
- Vid bordning skall en uppgörelse av den förmodade överträdelsen genom förlikning eftersträvas före varje rättsligt förfarande. Förlikningsförfarandet skall avslutas senast tre arbetsdagar efter bordningen.
- 11.2 Om ärendet inte har kunnat avgöras genom förlikning och då åtal väcks vid behörig rättslig instans, skall behörig myndighet inom en frist om 48 timmar efter det att förlikningsförfarandet har avslutats i avvaktan på domstolsbeslut fastställa en banksäkerhet. Säkerhetens belopp får inte vara högre än det högsta bötesbeloppet enligt nationell lagstiftning för den förmodade överträdelsen i fråga.
- Banksäkerheten skall frisläppas av behörig myndighet så snart det berörda fartygets befälhavare frikänns genom domstolsbeslut.
- Fartyget och dess besättning skall frisläppas
- antingen så snart de förpliktelse som följer av förlikningsförfarandet har fullgjorts,
 - eller så snart banksäkerheten har ställts.
12. **Bunkring**
- Om ett fartyg behöver bunkra drivmedel inom 12 nautiska mil från kusten skall den nationella lagstiftningen i samband med detta följas.
-

Tillägg 1

Blankett för ansökan om fiskelicens

Ifylles av myndigheten	Kommentarer
Nationalitet:
Licensnummer:
Datum för undertecknande:
Datum för utfärdande:

SÖKANDE

Firmanamn:

Nummer i handelsregistret:

Ansvarig persons för- och efternamn:

Födelseort och -datum:

Yrke:

Adress:

.....

Antal anställda:

Skeppsklarerarens namn och adress:

.....

FARTYG

Fartygstyp: Registreringsnummer:

Nytt namn: Tidigare namn:

Fartyget byggt: datum) i ort)

Ursprunglig nationalitet:

Längd: Bredd: Djup:

Bruttoregisterton: Nettoregisterton:

Konstruktionsmaterial:

Huvudmotorns märke: Typ: Styrke i hk:

Propeller: Fast: Vridbar: Dysa:

Hastighet:

Anropssignal: Frekvens:

Förteckning över utrustning för ekolod, navigering och sändning:

Radar: Ekolod: Ekolod på överteln, nätsond:

VHF: ESB: Satellitnavigering: Övrig:

Antal besättningsmän:

LAGRINGSMETOD

Is: Is och kylning:

Frysning: i saltlake torr: i kylt havsvatten:

Total kylkapacitet:

Fryskapacitet i ton per 24 timmar:

Lastrumskapacitet:

TYP AV FISKE

A. Demersalt fiske:

Vid kusten: Djuphavsfiske:

Typ av trållare:

bläckfisketrållare: räkrållare: fisktrållare:

Trållens längd: Övertelns längd:

Maskstorlek i trållsacken:

Maskstorlek i vingarna:

Trållningshastighet:

B. Fiske efter stora pelagiska arter (tonfisk)

Spö: Antal spön:

Not: Nätlängd: Nättdjup:

Antal tankar: Kapacitet i ton:

C. Fiske med långrev och tinor

Vid ytan: På botten:

Linans längd: Antal krokar:

Antal linor:

Antal tinor:

ANLÄGGNINGAR I LAND

Adress och godkännandennummer:

.....

Firmanamn:

Verksamhet:

Fiskhandel inom landet: export:

Typ av fiskhandel och godkännandennummer:

Beskrivning av anläggningarna för beredning och lagring:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Antal anställda:

OBS.: Kryssa i lämplig ruta

Tekniska kommentarer

Godkänns av ministeriet

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 21 januari 2002

om ytterligare detaljerade villkor för att ge tillstånd för transport av svin från anläggningar som ligger inom de skydds- och övervakningszoner för klassisk svinpest som upprättats i Spanien

[delgivet med nr K(2002) 105]

(Text av betydelse för EES)

(2002/41/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 2001/89/EG av den 23 oktober 2001 om gemenskapsåtgärder för bekämpning av klassisk svinpest⁽¹⁾, särskilt artikel 11.1 f och artiklarna 25.3 och 29.4 i detta, och

av följande skäl:

- (1) Ett antal fall av klassisk svinpest har konstaterats i Osonadistriktet i provinsen Barcelona i Katalonien i Spanien.
- (2) Spanien håller på att anta åtgärder för att kontrollera sjukdomen inom ramen för rådets direktiv 2001/89/EG.
- (3) I samband med dessa sjukdomsutbrott antog kommissionen i) beslut 2001/925/EG av den 20 december 2001 om vissa skyddsåtgärder mot klassisk svinpest i Spanien och om upphävande av beslut 2001/863/EG⁽²⁾, senast ändrat genom beslut 2002/31/EG⁽³⁾, ii) beslut 2002/33/EG av den 14 januari 2002 om användningen av två slakthus i Spanien, i enlighet med artikel 10.1 b i rådets direktiv 2001/89/EG⁽⁴⁾ och iii) beslut 2002/32/EG av den 14 januari 2002 om märkning och användning av griskött enligt artikel 11 i rådets direktiv 2001/89/EG rörande Spanien⁽⁵⁾.
- (4) Genom artiklarna 10 och 11 i direktiv 2001/89/EG fastställs de åtgärder som skall tillämpas i de skydds- och övervakningszoner som upprättats kring de anläggningar där utbrottet konstaterats, och dit hör ett förbud mot förflyttning av svin från anläggningarna i dessa zoner, liksom villkoren för att bevilja undantag från förbudet. Eftersom flera sjukdomsutbrott konstaterats sedan början av december 2001 så att svinen har tvingats stanna kvar har det uppstått problem med djurens välbefinnande på anläggningar i de fastställda zonerna, och dessa kan lösas om djuren får flyttas från anläggningarna. Förflyttningar av svin innebär emellertid att sjukdomen riskerar att spridas ytterligare, vilket med tanke på den stora svinpopulationen i det berörda området kan få mycket allvarliga följder.
- (5) Bestämmelserna i direktiv 2001/89/EG skall tillämpas i medlemsstaterna från och med den 1 november 2002. I avvaktan på att detta direktiv tillämpas får ytterligare övergångsbestämmelser om bekämpning av klassisk svinpest antas enligt förvaltningskommitténs förfaranden.
- (6) Därför är det lämpligt att inom ramen för direktiv 2001/89/EG fastställa ytterligare detaljerade villkor för hur de behöriga myndigheterna kan ge tillstånd för förflyttning av svin från anläggningar som är belägna i de fastställda zonerna till slakterier. Det färskt kött från dessa svin skall sedan antingen bearbetas eller märkas med en särskild stämpel och därefter behandlas enligt artikel 10.3 f i det direktivet.
- (7) För tydlighetens skull är det lämpligt att upphäva beslut 2002/32/EG, som inte kan genomföras på grund av den senaste tidens sjukdomsutbrott.
- (8) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från Ständiga veterinärkommittén

⁽¹⁾ EGT L 316, 1.12.2001, s. 5.

⁽²⁾ EGT L 339, 21.12.2001, s. 56.

⁽³⁾ EGT L 13, 16.1.2002, s. 31.

⁽⁴⁾ EGT L 13, 16.1.2002, s. 35.

⁽⁵⁾ EGT L 13, 16.1.2002, s. 32.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Spanien får ge tillstånd till att svin från anläggningar i de skydds- och övervakningszoner som fastställdes före den 15 januari 2002 i distriktet Osona i provinsen Barcelona i Katalonien flyttas från anläggningarna till slakterier i enlighet med artiklarna 10.2 och 11.2 i direktiv 2001/89/EG under försättning att de åtgärder som fastställs i artikel 10.3 vidtas och på följande villkor:

- a) Svinen skall bara förflyttas från anläggningar som
 - inte innehåller några svin som misstänks vara smittade med klassisk svinpest, eller
 - inte har erkänts som kontakthanläggningar enligt artikel 7.1 i direktiv 2001/89/EG.
- b) Svinen skall flyttas till ett av de slakterier som avses i beslut 2002/33/EG.
- c) Innan tillstånd till förflyttning av svinen beviljas skall den officielle veterinären tidigast 24 timmar före förflyttningen genomföra den föreskrivna kliniska undersökningen enligt de förfaranden som fastställs i del I i bilagan.
- d) Prov för serologisk och virologisk undersökning av svinen skall tas vid slakt enligt de förfaranden som fastställs i del II i bilagan.

Artikel 2

Spanien skall se till att de slakterier som utses för att ta emot sådana svin som avses i artikel 1 inte under samma dag tar emot några andra svin för slakt.

Artikel 3

Beslut 2002/32/EG upphör härmed att gälla.

Artikel 4

Detta beslut gäller till och med den 28 februari 2002.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 21 januari 2002.

På kommissionens vägnar

David BYRNE

Ledamot av kommissionen

BILAGA

DEL I

FÖRFARANDE VID KLINISK UNDERSÖKNING AV SVIN

Den kliniska undersökningen skall göras på följande sätt:

- a) Kontroll av anläggningens produktions- och hälsostatistik, om dessa uppgifter finns tillgängliga.
- b) Samtliga lokaler vid anläggningen skall inspekteras.
- c) Den kliniska undersökningen skall genomföras i samtliga utrymmen där de svin som skall flyttas hålls.
- d) Undersökningen skall inkludera mätning av kroppstemperaturen. Kroppstemperaturen skall minst mätas på så många svin att det, om feber förekommer, med 95 % konfidensgrad kan påvisas feberprevalens på 20 % i de utrymmen där de svin som skall flyttas hålls. När det gäller avelsuggor och galtar skall kroppstemperaturen minst mätas på så många svin att det, om feber förekommer, med 95 % konfidensgrad kan påvisas feberprevalens på 5 % i de utrymmen där de svin som skall flyttas hålls. Kontrollen av kroppstemperaturen skall först och främst gälla följande svin eller grupp av svin:
 - Sjuka svin eller svin med aptitförlust.
 - Svin som nyligen tillfrisknat från sjukdom.
 - Svin som nyligen anlänt till anläggningen eller som man har konstaterat har varit i kontakt med en tänkbar källa till det virus som orsakar klassisk svinpest.
 - Svin som redan testats serologiskt för klassisk svinpest, om resultaten av de testen inte var sådana att klassisk svinpest kunde uteslutas.

DEL II

FÖRFARANDE FÖR PROVTAGNING OCH TESTER PÅ SVIN VID SLAKT

Blodprov för serologisk undersökning eller blod- eller tonsillprov för virologisk undersökning skall tas från svin från varje utrymme på den anläggning från vilka svinen har flyttats.

Det skall minst tas så många prov att det med 95 % konfidensgrad kan påvisas en seroprevalens eller virusprevalens på 10 % i det aktuella utrymmet.

De behöriga myndigheterna skall besluta om vilka prov som skall tas och skall i samband därmed beakta vilka olika tester som kan utföras, laboratorietesternas känslighetsgrad och den epidemiologiska situationen.

Om kliniska symtom eller postmortala organskador som kan tyda på klassisk svinpest upptäcks när svinen slaktas eller avlivas skall den behöriga myndigheten se till att ytterligare provtagningar och virologiska undersökningar omedelbart utförs.
