



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.12.2000  
KOM(2000) 850 endelig

2000/0065 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

## **BEGRUNDELSE**

På plenarmødet den 30. november 2000 godkendte Europa-Parlamentet, med forbehold af visse ændringer, Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Lovgivningsinitiativet fik desuden støtte fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Europa-Parlamentet er enig med de vigtigste elementer i Kommissionens forslag, nemlig at gøre inspektionsordningen for visse potentielt farlige skibe obligatorisk frem for skønsmæssig, at stramme foranstaltninger mod skibe, der tydeligvis er substandard, og sikre bedre gennemførelse af direktivets bestemmelser.

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme har udarbejdet forskellige ændringsforslag for at integrere Kommissionens forslag og stramme bestemmelserne om adgangsforbud og havnestatskontrol. På grundlag af Europa-Parlamentets ændringsforslag foreslår Kommissionen, at der indføres nye elementer i den oprindelige tekst.

Kommissionen er indstillet på at indføre ændringer og forslag, som sender et stærkere signal til operatører, der ikke opfylder standarderne og forsømmelige flagstater, forudsat at der sikres overensstemmelse med international søret, internationale konventioner, andre europæiske lovgivningsinitiativer og anvendelsesområdet for direktivet om havnestatskontrol.

Den kontrol, som havnestaten udfører har udelukkende til formål at verificere, om skibet opfylder internationale krav og ikke indirekte at pålægge ekstra udstyr.

Derfor kan Kommissionen ikke acceptere forslaget om at forbyde skibe, der ikke er udstyret med en såkaldt Voyage Data Recorder (VDR) adgang til europæiske havne, da international ret kun kræver, at visse skibskategorier skal være udstyret med en VDR. Forslaget stemmer desuden ikke overens med et andet ændringsforslag om, at manglende VDR ombord (for så vidt det er påkrævet) - i forbindelse med inspektionen - skal betragtes som en alvorlig mangel, der må afhjælpes inden skibet forlader havnen.

Kommissionen ønsker også at undgå foranstaltninger, der er overdrevne i forhold til principperne bag og formålet med havnestatskontrollen. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere forslaget om adgangsforbud for alle skibe, uanset deres tilbageholdelsesprocent, blot fordi de fører flag fra en stat, der er opført på Paris-aftalememorandumets liste over flagstater med et antal tilbageholdelser der overstiger gennemsnittet (den sorte liste).

Af hensyn til den formelle sammenhæng mener Kommissionen, at dens forslag ikke bør indeholde betragtninger, der ikke afspejler direktivets indhold. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere udtalelsen om, at forbuddet også skal gælde transit i territorialfarvande og ovennævnte udtalelse om risikoen fra skibe, der fører flag fra en stat, der er opført i "alvorlig risiko" afsnittet af Paris-aftalememorandumets (Paris-MOU) sorte liste.

Kommissionen er enig med Europa-Parlamentet om, at medlemsstaterne skal være stærkt forpligtede til at oprette passende havnestatskontrolmyndigheder, både hvad angår antal og kvalitet, og til at sikre regelmæssige oplysninger om havnestatskontrollens gennemførelse.

Kommissionen acceptere også argumentet om, at skibe, der klart er substandard, udgør en risiko for sikkerheden og miljøet, uanset skibets alder,

Endelig mener Kommissionen, at havnstatsmyndighedens tilsyn skal lægge særlig vægt på overholdelse af VDR-kravet.

I overensstemmelse med artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen derfor sit forslag.

Ændret forslag til

## EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning om traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 95/21/EF fastsætter havnestatskontrol med skibe i Fællesskabet, som bygger på ensartede procedurer for inspektion og tilbageholdelse.
- (2) Der må tages hensyn til ændringerne i de konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO), som er trådt i kraft, samt til udviklingerne inden for rammerne af Paris aftalememorandum (MOU).
- (3) Bestemte fartøjer udgør en klar risiko for sikkerhed til søs og for havmiljøet på grund af deres **dårlige stand**, det flag de fører og deres tidligere historie. Disse skibe må derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan bevises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare. Der bør fastsættes retningslinjer for en indgående beskrivelse af procedurerne for at forbyde adgang og ophævelse af dette forbud. Listen over fartøjer, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, bør offentliggøres og indgå i informationssystemet Sirenac.

---

<sup>1</sup> EFT C af, s. .

<sup>2</sup> EFT C af, s. .

<sup>3</sup> EFT C af, s. .

<sup>4</sup> EFT C af, s. .

- (4) Fartøjer med en høj målfaktor udgør en særlig stor risiko for ulykker eller forurening, så inspektion, hver gang de anløber en havn i Fællesskabet, er nødvendig og berettiget.
- (5) Den kategori fartøjer, der er opført i bilag V, udgør også en stor ulykkes- eller forureningsrisiko efter en bestemt alder. Da havnemyndigheden i høj grad frit vælger hvilke fartøjer, der skal underkastes en udvidet inspektion, er det ikke muligt at opnå den ensartede praksis, der er nødvendig i Fællesskabet. Inspektion af sådanne fartøjer må derfor gøres obligatorisk.
- (6) Indholdet af de udvidede inspektioner, for hvilke der foreligger retningslinjer for i bilag V, afsnit B, kan variere betydeligt, alt efter den pågældende inspektionsmyndighed. Det er derfor uomgængeligt nødvendigt at gøre disse retningslinjer obligatoriske. Der skal dog være mulighed for undtagelse, når en sådan inspektion på et sådant fartøj ikke er mulig eller medfører for stor fare for fartøjets og dets besætnings sikkerhed og for havneområdets sikkerhed, navnlig under hensyntagen til lasttankenes tilstand eller driftsproblemer, der er forbundet med losning og/eller lastning.
- (7) Hvis et fartøj har strukturelle svagheder, øger dette risikoen for ulykker til søs. Hvis det drejer sig om et fartøj, der transporterer olie i bulk, kan sådanne ulykker få katastrofale følger for miljøet. Inspektionsmyndigheden skal derfor foretage en visuel undersøgelse af de dele af fartøjet, der er tilgængelige, for i pågældende fald at konstatere for megen korrosion og at træffe de nødvendige opfølgingsforanstaltninger, navnlig hvad angår de klassifikationselskaber, der har ansvaret for fartøjets strukturelle kvalitet.
- (8) En udvidet inspektion, der omfatter obligatorisk verificering af et bestemt antal elementer på fartøjet, kræver tid og en grundig tilrettelæggelse. Forberedelse af inspektionen må gøres nemmere, så den bliver mere effektiv. Kaptajnen eller rederen skal derfor, før de anløber en havn i Fællesskabet, meddele en række oplysninger vedrørende driften.
- (9) Olieskibe udgør en væsentlig forureningfare, størstedelen af de mangler, der fører til tilbageholdelse vedrører fartøjer på over 15 år, og en udvidet inspektionsordning må derfor anvendes for olieskibe efter 15 år.
- (10) Havnestatskontrol spiller en stadig større rolle i kampen mod substandard praksis, hvilket betyder at skibsinspektørernes arbejdsopgaver generelt vokser. Der bør derfor gøres en særlig indsats for at undgå overflødige inspektioner og at forbedre inspektørernes oplysninger om inspektioner, der er udført i de foregående havne. Det skal derfor fremgå af den inspektionsrapport, der udarbejdes af inspektøren efter en inspektion - enten det drejer sig om en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion - hvilke dele af fartøjet, der er blevet inspiceret. Inspektøren i den følgende havn, som skibet anløber, kan således tage hensyn til disse oplysninger og i pågældende fald beslutte ikke at inspicere en del af fartøjet, når der ikke har vist sig nogen mangler ved den foregående inspektion.
- (10a) **Der er sket afgørende teknologiske fremskridt hvad angår udstyret om bord, hvorved sejladsdata kan registreres (ved hjælp af VDR-systemer eller "sorte bokse"). Det letter opklaringsarbejdet efter ulykker. I betragtning af dette udstyrs betydning for forebyggelsen af søulykker, bør det være obligatorisk, at**

**fartøjer beskæftiget med indenlandsk og international sejlads i Fællesskabets farvande, er udstyret med dette udstyr. Det er derfor passende, at manglende VDR om bord, når dette er påkrævet, betragtes som en alvorlig mangel, der berettiger skibets tilbageholdelse.**

- (11) Flagstatens administration eller klassifikationsselskabet bør være i besiddelse af oplysningerne om inspektionsresultatet for at sikre en mere effektiv opfølgning af udviklingen eller forværringen af fartøjet så man i tide kan træffe afhjælpningsforanstaltninger.
- (12) En olieforureningsulykke kan medføre betydelig skade på miljøet og på økonomien i den pågældende region. Det må derfor verificeres, at olietankskibe, som anløber EU's havne har tilstrækkelig risikodækning. Skibsinspektøren bør ved inspektion af et olietankskib, der transporterer over 2000 ton olie i bulk verificere, at der foreligger en forsikring eller en anden økonomisk garanti om bord, der dækker forureningsskader i overensstemmelse med den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1969, ændret ved protokol af 1992.
- (13) Oplysninger vedrørende inspicerede og tilbageholdte fartøjer skal være gennemsigtige, da dette er et afgørende element i enhver politik, der sigter på at afholde fra anvendelsen af fartøjer, der ligger under sikkerhedskravene. Listen over offentliggjorte oplysninger bør derfor tilføjes navnet på fartøjets befragter. Offentligheden skal også have så fuldstændig og så klar oplysning som mulig om inspektioner og tilbageholdelser i EU's havne. Det gælder især oplysninger om udvidet inspektion af fartøjerne, som foretages af havnestatens myndigheder eller af klassifikationsselskaberne, samt en redegørelse for de foranstaltninger, der er truffet af havnestatens myndigheder eller klassifikationsselskaberne efter en tilbageholdelse i henhold til direktivet.
- (14) Det er af afgørende vigtighed at finde frem til tilfælde, hvor direktivet ikke overholdes eller der udvises efterladende praksis i Fællesskabets havne for at undgå forskelle i sikkerhedsniveauet og konkurrenceforvridning mellem EU's havne. Kommissionen skal derfor være i besiddelse af mere detaljerede oplysninger, navnlig om fartøjernes bevægelser mellem havnene for at kunne foretage en dybtgående undersøgelse af de forhold direktivet anvendes under. Sådanne oplysninger skal indsendes til Kommissionen årligt, så den hurtigst muligt kan skride ind, hvis der konstateres mangler i forbindelse med direktivets gennemførelse.
- (15) Bestemmelserne om udvalgsproceduren i direktiv 95/21/EF må ændres for at tage hensyn til Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>5</sup>.
- (16) Da de påkrævede foranstaltninger til at gennemføre dette direktiv er foranstaltninger med generelt anvendelsesområde i henhold til artikel 2 i Rådets beslutning

---

<sup>5</sup> EFT L 184 af 17.07.99, s. 23.

1999/468/EF, bør de vedtages i henhold til forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte beslutning -

## UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

Direktiv 95/21/EF ændres således:

1) Titlen udskiftes med følgende:

"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestaternes skibskontrol".

2) Artikel 2 ændres således:

a) stk. 1 ændres således:

(i) - følgende tankestreg tilføjes:

« - den internationale konvention om erstatningsansvar for skader på grund af olieforurening af 1969, ændret ved protokol hertil af 1992»

(ii) - datoen 1. juli 1999 erstattes med datoen 1. juli 2000;

b) i stk. 2 erstattes datoen 1. juli 1999 med datoen 1. juli 2000.

**2a) Artikel 4 erstattes af følgende:**

#### **"Artikel 4**

#### **Inspektionsorgan**

**Medlemsstaterne opretholder passende nationale søfartsadministrationer med det nødvendige antal medarbejdere, især kvalificerede inspektører, herefter kaldet "de kompetente myndigheder", til skibsinspektioner, og træffer passende skridt til at sikre, at de kompetente myndigheder udfører deres opgaver, som fastsat i dette direktiv."**

3) Artikel 5 ændres således:

a) stk. 1 udskiftes med følgende:

"1. Det samlede antal inspektioner af skibe, som nævnt i artikel 5, stk. 2, artikel 6 og artikel 7, som udføres årligt af de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater skal svare til mindst 25% af antallet af individuelle skibe, som anløb dets havne i et givet kalenderår."

b) stk. 2 erstattes med følgende tekst:

«2. Den kompetente myndighed overvåger, at alle skibe med en målfaktor, der i henhold til Sirenac-systemet overstiger 50, og som ikke skal gennemgå en udvidet inspektion, inspiceres i henhold til artikel 6.



For andre skibe fastsætter den kompetente myndighed prioriteringsrækkefølgen som følger:

- skibene i bilag I, punkt 1 prioriteres først og fremmest, uafhængig af målfaktoren;
- skibene i bilag I, punkt 2 prioriteres i henhold til deres målfaktor; jo højere målfaktor, jo højere prioritering".

4) Artikel 7 erstattes med følgende tekst:

#### *Artikel 7*

#### **Obligatorisk udvidet inspektion af bestemte skibe**

1. Medlemsstaterne overvåger, at skibe, der er klassificeret i en kategori i bilag V, punkt A, underkastes udvidet inspektion i den første havn, det anløber efter en periode på 12 måneder efter sidste udvidede inspektion i en medlemsstats havn. Disse skibe kan også inspiceres i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2.
2. Rederen eller kaptajnen på et skib, der falder ind under foregående stykke, meddeler to arbejdsdage før den forventede anløbstid i en medlemsstats havn, eller ved afgang fra den foregående havn, hvis ankomsttiden er under to arbejdsdage senere, alle oplysningerne i bilag V, punkt B til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.

Skibe, som ikke har fremsendt de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed underkastes en inspektion i henhold til artikel 6, når den anløber destinationshavnen.

3. Bilag V, punkt C, indeholder obligatoriske retningslinjer for denne udvidede inspektion. »

5) Artikel 7a indføres som følger:

« Artikel 7a

#### **Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe, der underkastes udvidet inspektion**

1. Medlemsstaterne sikrer, at skibe, ~~der er over 15 år gamle~~ som er klassificeret i en af kategorierne i ~~bilag V~~ **bilag XI**, afsnit A, forbydes adgang til alle Fællesskabets havne, undtagen i de i artikel 11, stk. 6, beskrevne situationer, hvis disse skibe:

- **er blevet tilbageholdt mere end én gang i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en signatarstat til Paris-MOU**
- **fører flag fra en medlemsstat, som forekommer i "alvorlig risiko" afsnittet af den sorte liste, som offentliggøres i den årlige rapport fra Paris-MOU.**

**eller**

- = er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en havn i en signatarstat til Paris-MOU og
- fører flag fra en medlemsstat, som ~~thansom forekommer på skemaet (mobilt gennemsnit over tre år) over tilbageholdelse og forsinkelser, der overstiger gennemsnittet~~ **er opført på den sorte liste, der offentliggøres i den årlige rapport fra Paris-MOU.**

Adgangsforbuddet er gældende, umiddelbart **efter at** skibet har fået tilladelse til at forlade den havn, hvor det er blevet tilbageholdt ~~trede gang~~ **anden eller tredje gang, alt efter tilfældet.**

2. Medlemsstaterne retter sig med henblik på gennemførelse af stk. 1 efter procedurerne i bilag V **XI**, punkt **D B**.

3. Kommissionen offentliggør hvert halve år oplysninger om skibe, som er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne i medfør af denne artikel.»

6) Artikel 8 erstattes af følgende tekst:

« Artikel 8

### **Inspektionsrapport**

1. Så snart en inspektion, en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder inspektøren en inspektionsrapport, som indeholder mindst oplysningerne i bilag X og resultaterne af inspektionen, de dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret, når det drejer sig om en detaljeret eller udvidet inspektion, enkelthederne vedrørende inspektørens beslutninger og de korrigerende foranstaltninger kaptajnen, ejeren eller rederen skal træffe.

2. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren, flagstatsadministrationen samt den anerkendte organisation, der har ansvaret for at syne skibe og at udstede klassifikationscertifikater, eller certifikater, der udstedes i flagstatens navn i overensstemmelse med internationale konventioner. Hvis der forekommer mangler, der berettiger, at skibet tilbageholdes, skal oplysningerne til skibsføreren i henhold til stk. 1 inkludere oplysninger om den senere offentliggørelse af tilbageholdelsen i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.»

7) I artikel 9, stk. 5, erstattes udtrykket "eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af de pågældende skibs certifikater, underrettes, når det er relevant." med "eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen klassifikationscertifikater eller certifikater, der er udstedt i flagstatens navn, i henhold til internationale konventioner skal også i pågældende tilfælde underrettes.»

8) I artikel 10, stk. 1, indføres ordenen "eller adgangsforbud" efter ordene "en afgørelse om tilbageholdelse".

9) I artikel 14, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) udtrykket "Sirenac E" udskiftes med "Sirenac",

b) følgende afsnit tilføjes:

«Skibsinspektørerne konsulterer med henblik på udførelse af inspektionerne i artikel 6 og artikel 7 de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af fartøjer, som er tilgængelige gennem informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart ».

10) Artikel 15, stk. 2, erstattes med følgende tekst:

«2. Oplysningerne i bilag VIII, del I og II, samt oplysninger om ændring af skibets klasse, suspension eller udelukkelse af klassen i artikel 15, stk. 3, i direktiv 94/57/EF bør foreligge i informationssystemet Sirenac. De offentliggøres inden for rammerne af informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart hurtigst muligt efter inspektion eller ophævelse af tilbageholdelsen. »

**10a) I artikel 16 tilføjes følgende nye afsnit 4:**

**"4. Såfremt et fartøj tilbageholdes som følge af mangler eller manglende gyldige certifikater, jf. artikel 9 og bilag VI, bærer skibets ejer eller operatør alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen."**

11) Artikel 17 og 18 udskiftes med følgende tekst:

«*Artikel 17*

#### **Oplysninger om overvågning af gennemførelsen**

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag X nævnte oplysninger, med den i bilaget nævnte hyppighed.»

«*Artikel 18*

#### **Forskriftsudvalg**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i direktiv 93/75/EØF.
2. Hvis der henvises til nærværende stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i beslutning 1999/468/EF med overholdelse af bestemmelserne i artikel 8 i denne beslutning.
3. Den i beslutning 1999/468/EF, artikel 5, stk. 6, nævnte tidsfrist fastsættes til tre måneder. »

12) I artikel 19 erstattes punkt a) med følgende tekst:

« a) at tilpasse forpligtelserne som anført i artikel 5, bortset fra de 25 % i stk. 1, og i artikel 6, 7, 8, 15 og 17, og i bilagene, som disse artikler henviser til, på grundlag af de erfaringer, der indhøstes ved gennemførelsen af dette direktiv og under hensyntagen til udviklingerne i MOU.

**12a) I artikel 20 tilføjes følgende nye afsnit 4:**

**"4. Kommissionen underretter regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om direktivets gennemførelse i medlemsstaterne."**

13) Bilag I, del II udskiftes med teksten i bilag I til nærværende direktiv.

14) I bilag II tilføjes følgende punkt 35:

«35. Internationalt forsikringscertifikat eller anden økonomisk garanti vedrørende dækning af forureningsskade (for olietankskibe omfattet af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1969 ændret ved protokol dertil af 1992).»

15) I bilag III, punkt 1, udskiftes "II-8 og II-11" med "og II-8."

16) Bilag V erstattes med teksten i bilag II til nærværende direktiv.

17) Bilag VI ændres således:

**a) Følgende tilføjes punkt 2:**

**"14. Stille alle oplysninger til rådighed ved ulykker."**

a) ~~b)~~ I punkt 3.1 udskiftes ordene "Manglende gyldige certifikater" med ordene "Manglende gyldige certifikater og dokumenter".

b) ~~c)~~ Følgende tilføjes punkt 3.2:

«15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til IMO-resolution A.744(18).

**16. Manglende voyage data recorder (VDR)".**

e) ~~d)~~ I punkt 3.6 tilføjes følgende:

«5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol-konventionen.»

18) Bilag VIII erstattes med teksten i bilag III til dette direktiv.

19) Bilag IX, ~~X~~ og ~~XI~~ tilføjes, idet teksten foreligger i bilag IV til nærværende direktiv.

*Artikel 2*

Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest [...]. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

*Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG I**

Bilag I, del 2, erstattes med følgende:

### II. Generel målfaktor

Følgende skibe skal først og fremmest synes:

1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller efter et fravær på 12 måneder eller derover. Ved anvendelse af disse kriterier skal medlemsstaterne også tage hensyn til inspektioner, der er foretaget af parterne i MOU. Foreligger de nødvendige oplysninger i den forbindelse ikke, baserer medlemsstaterne sig på de data, der foreligger i Sirenac, og inspicerer de skibe, der ikke er blevet registreret i Sirenac siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.
2. Skibe, der ikke er blevet synet af en medlemsstat i de seneste seks måneder.
3. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udstyr, som er udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og hvor klassifikationscertifikaterne er udstedt af en organisation, der ikke er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed.
4. Skibe, hvis flagstat er opført i den rullende treårsoversigt over gennemsnitlige tilbageholdelser og forsinkelser, som offentliggøres i årsrapporten for MOU.
5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på visse betingelser, f.eks.:
  - a) mangler, der skal være udbedret før afsejlingen
  - b) mangler, der skal udbedres inden næste havn
  - c) mangler, der skal udbedres inden 14 dage
  - d) mangler, hvortil andre specifikke betingelser er knyttet.

Hvis foranstaltninger er blevet truffet i forbindelse med skibet, og alle mangler er blevet afhjulpet, tages dette i betragtning.
6. Skibe, hos hvilke der er blevet konstateret mangler under den tidligere inspektion, alt efter antallet af mangler.
7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn.
8. Skibe, fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til dette direktivs artikel 2.
9. Skibe, fra en flagstat, hvis mangelniveau ligger over gennemsnittet.
10. Skibe fra en flagstat med klassemangler over gennemsnittet.

11. Skibe, der er over 13 år gamle.

De kompetente myndigheder skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i den generelle målfaktor i Sirenac-informationssystemet i henhold til Paris-MOU, bilag I, afsnit 1. Større målfaktor betyder højere prioritering. Målfaktoren er summen af de gældende faktorværdier som defineret inden for rammerne af MOU. Punkt 5, 6 og 7 gælder kun for inspektioner, der er foretaget i de seneste 12 måneder. Den generelle målfaktor omfatter mindst summen af værdierne i punkt 3, 4, 8, 9, 10 og 11.

Hvis Kommissionen inden for tre måneder efter inførelse af nye målfaktorværdier inden for rammerne af MOU er af den mening, at disse værdier ikke er hensigtsmæssige, kan den, i henhold til proceduren i artikel 19 i direktiv 95/21/EF, beslutte, at disse værdier ikke er gældende i henhold til dette direktiv."

## BILAG II

Bilag V erstattes med følgende:

«*BILAG V*

### **A. SKIBSKATEGORIER DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION (jf. artikel 7, stk. 1)**

1. Gas- og kemikalietankskibe, der er over 10 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikat.
2. Massegodsskibe, der er over 12 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Olietankskibe med enkeltskrog, der er over 15 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
4. Passagerskibe, der er over 15 år gamle, undtagen passagerskibe som nævnt i artikel 2, punkt (a) og (b) i direktiv 1999/35/EF.

### **B. OPLYSNINGER, DER MEDDELES DEN KOMPETENTE MYNDIGHED (jf. artikel 7, stk. 2)**

- A. navn
- B. flag
- C. IMO-nummer med henblik på identifikation af skibet, hvis relevant
- D. dødvægt i ton,
- E. skibets byggedato,
- F. for tankskibe:
  - F.a. konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog,
  - F.b. lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inaktive,
  - F.c. lastens omfang og art,
- G. sandsynlige ankomsttidspunkter til destinationshavnen eller lodsstationen som krævet af den kompetente myndighed
- H. planlagt varighed af ophold i havn
- I. planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)
- J. dato og sted for sidste inspektion i henhold til havnestatskontrolordningen.



## **C. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR UDVIDET INSPEKTION AF BESTEMTE SKIBSKATEGORIER (jf. artikel 7, stk. 3)**

En udvidet inspektion skal omfatte mindst følgende, dog under hensyntagen til praktisk gennemførlighed eller problemer forbundet med personer, skibet eller havnen. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre udførelse af visse operationer om bord, f.eks. lastoperationer i fare, hvis der samtidig kræves udført prøver, som påvirker operationerne.

### **1. SKIBE GENERELT (kategorier i del A)**

- Strømafbrudelse og igangsættelse af nødgenerator.
- Inspektion af nødbelysningsanlæg.
- Funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger forbundet til hovedbrandledning.
- Funktionsprøvning af læsepumper.
- Lukning af vandtætte døre.
- Affiring af en søværts redningsbåd.
- Prøvning af fjernstyret nødstop for f.eks. kedler, ventilations- og brændstofpumper.
- Prøvning af styremaskine, herunder hjælpeudstyr.
- Inspektion af nødstrømkilde til radioanlæg.
- Inspektion og så vidt muligt prøvning af maskinrumsseparator.

### **2. GAS- OG KEMIKALIETANKSKIBE**

For olie- og gastankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Lasttankkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.
- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder justering heraf. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr, (sugepumper) med et relevant antal passende gasprøverør i forhold til den transporterede last.
- Redningsudstyr, der giver hensigtsmæssig åndedræts- og øjenbeskyttelse til alle ombordværende (hvis det er påkrævet for de produkter, der er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk).
- Kontrol af, om det transporterede produkt er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk.
- Faste brandslukningsinstallationer på dæk, indeholdende skum, et tørt kemikaliestof eller andet, som krævet for det transporterede produkt.

### 3. MASSEGODSSKIBE

For massegodsskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Eventuel korrosion i dækmaskineriets fundering.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskodder.
- Adgang til lastrum.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

### 4. OLJETANKSKIBE

For olietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Faste installerede skumslukningssystem på dækket.
- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.
- Inspektion af brandspjæld til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inert gas.
- Undersøgelse af mindst en af ballasttankene, hvad angår dens tilstand og eventuel korrosion.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

### 5. PASSAGERSKIBE, DER IKKE ER OMFATTET AF DIREKTIV 1999/35/EF

Udvidet inspektion for passagerskibe omfatter foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Prøvning af brandmelde- og brandalarmsystem.
- Prøvning af branddøres evne til at lukke tæt.
- Prøvning af højtalersystem.
- Brandøvelse, hvor - som et minimum - alle sæt brandmandsudstyr demonstreres, og en del af restaurationspersonalet deltager.
- Påvisning af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen.

Hvis det anses for relevant, kan inspektionen fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn, med skibsførerens eller rederens samtykke. Inspektørerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver og ej heller fremkalde situationer, der efter skibsførernes skøn kunne bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.

## ~~D. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR ADGANGSFORBUD I FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7a, stk. 2)~~

- ~~1. Hvis forholdene beskrevet i artikel 7a foreligger, skal den kompetente myndighed i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet erklæres, skriftligt informere kaptajnen og ejeren eller operatøren af skibet om, at der nedlægges adgangsforbud mod skibet.~~

~~Den kompetente myndighed informerer ligeledes flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris MOU herom.~~

~~Adgangsforbuddet får virkning, når skibet har fået tilladelse til at forlade havnen efter ubedring af de mangler, der har forårsaget tilbageholdelsen.~~

- ~~2. Adgangsforbuddet kan hæves, hvis skibets ejer eller operatør til den kompetente myndigheds tilfredshed i destinationshavnen kan vise, at skibet kan fungere uden fare for passagerens eller besætningens sikkerhed, eller uden fare for andre skibe, eller uden at udgøre en urimelig trussel for havmiljøet.~~

- ~~3. Med henblik på dette må ejeren eller operatøren henvende en formel anmodning om ophævelse af adgangsforbuddet til den EF-medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende. Denne anmodning skal vedlægges et certifikat fra flagstatens administration eller fra klassifikationsselskabet, der handler på dets vegne, om, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i de internationale konventioner og opfylder de betingelser, der er nævnt i stk. 2. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvis relevant, vedlægges et certifikat fra det klassifikationsselskab, hvor skibet er klasseret, om, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet.~~

- ~~4. Den medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende, kan på grundlag af oplysningerne fra skibets ejer eller operatør i henhold til foregående stykke, undtagelsesvis tillade skibet at vende tilbage til den pågældende destinationshavn med det ene formål at verificere, at skibet opfylder betingelserne i stk. 2.~~

~~Når skibet ankommer til destinationshavnen, skal det underkastet udvidet inspektion, idet omkostningerne herved oppebæres af ejeren eller operatøren. Den udvidede inspektion skal omfatte mindst de relevante punkter i bilag V, punkt C, og de forhold, der blev inspiceret under den foregående tilbageholdelse i en medlemsstats havn.~~

~~Den i foregående afsnit nævnte udvidede inspektion skal udføres af en skibsinspektør fra destinationshavnens medlemsstat, bistået af inspektører fra en anerkendt organisation i henhold til direktiv 94/57/EF, som ikke har nogen kommerciel interesse i det pågældende skib.~~

- ~~5. Hvis resultatet af den udvidede inspektion tilfredsstiller medlemsstaten i overensstemmelse med stk. 2, ophæves adgangsforbuddet. Skibets ejer eller operatør informeres skriftligt herom.~~

~~Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris MOU.~~

~~6. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne stilles til rådighed i Sirenac systemet og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 og i bilag VIII.»~~

## BILAG III

Bilag VIII erstattes med følgende:

«*BILAG VIII*

### **Offentliggørelse af oplysninger vedrørende tilbageholdelser og inspektioner i medlemsstaternes havne**

(jf. artikel 15)

I. - Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 1, skal indeholde følgende:

- skibets navn,
- IMO-nummer,
- skibets type,
- tonnage (gt),
- bygningsår,
- navn og adresse på skibets ejer eller operatør,
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid),
- flagstat,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt klassifikationscertifikater for dette skib,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater,
- havn og dato for seneste udvidede inspektion, og i pågældende fald om angivelse af eventuel tilbageholdelse,
- havn og dato for seneste særlige syn og angivelse af den organisation, som har udført synet,
- antallet af tilbageholdelse i de seneste 24 måneder,
- land og havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted,
- dato for ophævelse af tilbageholdelsen,
- tilbageholdelsens varighed, angivet i dage,
- antallet af konstaterede mangler og grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde,
- beskrivelse af de af den kompetente myndighed og, hvis relevant, klassifikationselskabet truffne opfølgingsforanstaltninger ved tilbageholdelsen
- når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde,

- angivelse af, om det klassifikationsselskab, eller andet privat organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse,
- beskrivelse af de foranstaltninger, der er blevet truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft, eller som er blevet nægtet adgang til en havn i Fællesskabet.

II – De oplysninger om inspicerede skibe, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 2, skal indeholde følgende:

- skibets navn
- IMO-nummer
- skibets type
- bruttotonnage
- bygningsår
- navn og adresse på skibets ejer eller operatør
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid)
- flagstat
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til dette skib
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater
- land, havn og dato, hvor inspektion blev foretaget
- antallet af mangler pr. mangelkategori. »

## BILAG IV

Følgende bilag IX, X og XI tilføjes:

«BILAG IX

### **Inspektionsrapport i henhold til artikel 8**

Inspektionsrapporten skal indeholde mindst følgende:

#### I- Generelt

1. Den kompetente myndighed, der har udarbejdet rapporten.
2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted.
3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret.
4. Flag
5. Type skib.
6. IMO-nummer.
7. Kaldesignal.
8. Bruttotonnage.
9. Dødvægt tonnage (hvis relevant).
10. Byggeår.
11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til skibet.
12. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne.
13. Navn og adresse på skibets ejer eller operatør.
14. Navn og adresse på befragter og type charter (sejlads eller tid) for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk.
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse.

#### II - Oplysninger vedrørende inspektionen:

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt den eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato.
2. De dele eller elementer på skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere indgående eller en udvidet inspektion).
3. Type inspektion (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion).
4. Manglernes art.
5. Trufne foranstaltninger.

- III - Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse
1. Dato for beslutning om tilbageholdelse.
  2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse.
  3. Arten af de mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse.
  4. Oplysninger om det seneste mellemliggende eller årlige syn.
  5. Hvis relevant, angivelse af, om det klassifikationsselskab, eller andet private organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse.
  6. Trufne foranstaltninger.

### **BILAG X**

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen.

Medlemsstaterne meddeler følgende oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 17 med anvendelse af følgende skemamodeller.

1. Oplysninger, der meddeles hvert år.

Medlemsstaterne meddeler hvert år, senest den 1. april, Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det forløbne år.

- 1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol.

Oplysningerne skal sendes til Kommissionen med anvendelse af nedennævnte skema.

Havn/Zone	Antal inspektører på fuld tid	Antal inspektører på deltid <sup>6</sup>	Konversion til fuld tid
<i>Havn i X.....</i>			
<i>Havn i Y</i>			
I ALT			

Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn og det geografiske område, der dækkes af en inspektør, eller et team af inspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant. Samme inspektør kan arbejde i mere end et geografisk område.

- 1.2. Samlede antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan.

---

<sup>6</sup> Hvis de inspektioner, der udføres i forbindelse med havnestatskontrol kun udgør en del af inspektørens arbejde, omregnes det samlede antal inspektører til et tal, der svarer til inspektører på fuld tid.



2. Data, der meddeles hvert kvartal.

Hver tredje måned fremsender medlemsstaterne en detaljeret liste til Kommissionen over bevægelser af de individuelle skibe, der har anløbet deres havne, med anvendelse af følgende model.

Havn X								
Ankomst dato	IMO-nummer	Navn	Flag	Type	BT	Byggeår	Klassifikations-selskab	Afgangsdato
.././2...								.././2...
.././2...								.././2...

## BILAG XI

### A. SKIBSKATEGORIER, DER KAN NÆGTES ADGANG TIL FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7a, stk. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe,
2. Massegodsskibe,
3. Olietankskibe,
4. Passagerskibe.

### B. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR ADGANGSFORBUD TIL FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7a, stk. 2)

1. Hvis forholdene beskrevet i artikel 7a foreligger, skal den kompetente myndighed i den havn, hvor anden eller tredje tilbageholdelse af skibet erklæres, alt efter tilfældet, skriftligt informere kaptajnen og ejeren eller operatøren af skibet om, at der nedlægges adgangsforbud mod skibet.

Den kompetente myndighed informerer ligeledes flagstatens administration, det pågældende klassifikations-selskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU herom.

Adgangsforbuddet får virkning, når skibet har fået tilladelse til at forlade havnen efter udbedring af de mangler, der har forårsaget tilbageholdelsen.

2. For at ophæve adgangsforbuddet må ejeren eller operatøren rette en formel anmodning om ophævelse af adgangsforbuddet til den medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende. Denne anmodning skal vedlægges et certifikat fra flagstatens administration eller fra klassifikations-selskabet, der handler på dets vegne, om, at skibet fuldt ud opfylder de gældende bestemmelser i de internationale konventioner. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvis relevant, vedlægges et certifikat fra det klassifikations-selskab, hvor skibet er

klasseret, om, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, selskabet har fastlagt.

3. Adgangsforbuddet kan først hæves efter at inspektører fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der indførte forbuddet, har foretaget en ny inspektion af skibet i en aftalt havn, og hvis tilfredsstillende beviser for, at skibet fuldt ud opfylder de internationale konventioners relevante bestemmelser, forelægges medlemsstaten.

Såfremt den aftalte havn er beliggende i Fællesskabet, kan destinationshavnens kompetente myndighed, med samtykke fra den kompetente myndighed i den medlemsstat, der indførte adgangsforsbuddet, tillade at skibet sejler til den pågældende destinationshavn, med det formål udelukkende at verificere, at skibet opfylder betingelserne i afsnit 2.

Den nye inspektion skal bestå i en udvidet inspektion, der mindst omfatter de relevante punkter i bilag V, afsnit C.

Alle omkostninger ved den udvidede inspektion bæres af skibets ejer eller operatør.

4. Hvis resultatet af den udvidede inspektion tilfredsstiller medlemsstaten i overensstemmelse med stk. 2, ophæves adgangsforsbuddet. Skibets ejer eller operatør informeres skriftligt herom.

Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU.

5. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne, stilles til rådighed i Sirenac-systemet og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 og i bilag VIII'.