



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005
KOM(2005) 588 endelig

2005/0238 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV ../.../EF

af [...]

om havnestatskontrol

(Omarbejdet)

(Forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1499}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

• **Begrundelse og formål**

- 1) Iværksætte en omarbejdning af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol.

Da denne tekst er ændret mange gange, er den blevet kompleks. Med omarbejdningen er det muligt at tydeliggøre direktivets bestemmelser og gøre dem mere læsevenlige i tråd med politikken om "bedre lovgivning", som Kommissionen støtter.

- 2) Styrke og forbedre havnestatskontrollens effektivitet.

Sidstnævnte mål følger af en række forpligtelser, som Kommissionen har påtaget sig, og ønsker fremsat af andre institutioner – bl.a. efter Prestiges forlis i november 2002. Faktisk vedtog Kommissionen allerede den 3. december 2002 en meddelelse (KOM(2002) 681 endelig af 3.12.2002) om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankeren Prestiges forlis, efterfulgt den 6. december 2002 af Rådets konklusioner, hvori Rådet "opfordrer Kommissionen til snarest muligt at forelægge et forslag om at styrke havnestatskontrolprocedurerne". Endelig må det understreges, at Europa-Parlamentet i sin beslutning vedtaget den 27. april 2004 som opfølgning på arbejdet i det midlertidige udvalg om skærpelse af sikkerheden til søs (MARE-udvalget) ligeledes talte for en forbedring og intensivning af kontrollen af skibe i EU's havne.

• **Generel baggrund**

De gældende bestemmelser findes i direktiv 95/21/EF med efterfølgende ændringer. Målet med den foreslåede foranstaltning er bl.a. at omarbejde disse elementer til én konsolideret tekst.

Desuden tilsigtes det med forslaget at:

- ændre visse bestemmelser, dels med en forenkling og tydeliggørelse for øje (f.eks. hvad angår den udvidede inspektionsordning) dels for at styrke dem (det er især tilfældet, hvad angår bestemmelserne om lodsers rolle med hensyn til konstatering af fejl og mangler og regler for adgangsforbud for substandard skibe).
- tilføje et antal nye bestemmelser på områder, der ikke tidligere var dækket af havnestatskontrollen, f.eks. maritim sikring, for at tage højde for udviklingen i lovgivningen internationalt og på fællesskabsplan.

• **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Direktiv 95/21/EF.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

En styrket kontrol af skibe vil få en direkte positiv indflydelse på miljøet på grund af en mindskelse af risikoen for ulykker og deraf følgende forurening, som sådanne ulykker kan forårsage.

Derudover får foranstaltningen positive økonomiske virkninger på grund af den mindskede risiko for ulykker og forurening. Med disse ændringer tilstræbes det også at sikre mere ligelige konkurrencevilkår for operatørerne på søtransportområdet ved at begrænse den illoyale konkurrence fra substandard skibe, der vil blive pålagt strengere sanktioner, og ved at udføre mindre omfattende inspektioner hos operatører af skibe af høj kvalitet.

Endelig bidrager foranstaltningen til EU's socialpolitik i kraft af kontrollen med leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe og gennemførelsen af strengere regler, så der i højere grad tages hensyn til og følges op på søfarendes klager.

2) **HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen foretog i maj 2004 og derefter i februar 2005 en todelt serie af møder og høringer af medlemsstaternes repræsentanter og søfartserhvervene på grundlag af arbejdsdokumenter fra dens tjenestegrene indeholdende en detaljeret liste over spørgsmål om de påtænkte ændringer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

De gennemførte høringer og konsekvensanalyser har bekræftet:

- merværdien af at gennemføre en fuldstændig omarbejdning af den eksisterende tekst af hensyn til behovet for klarhed og forenkling af lovgivningen
- behovet for at stramme op på foranstaltningerne over for de skibe, som udgør den største risiko, bl.a. ved i højere grad at benytte adgangsforbud
- nytten af at etablere grundlaget for en ny inspektionsordning med garanti for, at intet skib kan unddrage sig kontrollen, og at inspektionsintervallerne differentieres til gavn for skibe af høj kvalitet, så deres konkurrenceevne ikke påvirkes negativt af urimelige begrænsninger.

De indsamlede data og detaljerede konklusioner fremgår af konsekvensanalysen i dokument, SEK ../.. vedlagt som bilag.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Søfartssikkerhed, sikkerhed for menneskeliv, miljøbeskyttelse og sikring.

Anvendt metode

Kommissionens deltagelse i ekspertgrupper under Paris MOU, undersøgelser udført af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed på visse områder (f.eks. status over anvendelsen af adgangsforbud til havnene siden direktivet er trådt i kraft og undersøgelse af mulige konsekvenser af den nye inspektionsordning), indsamling og analyse af oplysninger fra Paris MOU-databasen om havnestatskontrol.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Arbejdet i Europa-Parlamentets midlertidige udvalg om skærpelse af sikkerheden til søs, der blev nedsat efter olietankskibet Prestiges forlis i 2002 ("MARE"-udvalgets konklusioner).

Eksperter fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og Paris MOU.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det er nævnt, at der findes potentielt alvorlige risici med irreversible følger. Der var fuld enighed om, at sådanne risici eksisterer.

Udtalelserne fra eksperterne i Paris MOU har gjort det muligt at afgrænse problemets omfang og udpege eventuelle praktiske vanskeligheder på områder som f.eks. inspektion af opankrede skibe. Kommissionen har med bistand fra agenturet deltaget i arbejdet i ekspertgruppen med henblik på at indføre den nye inspektionsordning, og det lykkedes at definere elementerne i den fremtidige inspektionsordning.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds undersøgelser har gjort det muligt at belyse manglerne ved den nuværende lovgivning, bl.a. hvad angår anvendelsen af de eksisterende foranstaltninger vedrørende adgangsforbud, og dette har ført til et forslag om at styrke den gældende ordning på dette punkt. Ud fra erfaringerne, som Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed har opnået med håndteringen af databasen over inspektioner af ro-ro passagerskibe (i henhold til direktiv 99/35/EF), er det muligt at foreslå en forenkling og harmonisering af bestemmelser, som ligner hinanden, i de to direktiver.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Visse elementer af eksperternes resultater er beskrevet i konsekvensanalysen. I øvrigt indeholder webstederne for Paris MOU (<http://www.parismou.org/>) og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (<http://www.emsa.eu.int/>) oplysninger om anvendelsen af havnestatskontrolordningen (sortlister over skibe, for hvilke der er udstedt adgangsforbud, og sortliste over flagstater, hvis skibe ofte må tilbageholdes).

• **Konsekvensanalyse**

De indsamlede data og detaljerede konklusioner fremgår af konsekvensanalysen i dokument, SEK ../..., der er vedlagt som bilag og resumeres i det følgende:

Alternativ 1: Business as usual

Den nuværende ordning opretholdes. Den nuværende situation svarer imidlertid ikke til de ønsker, som Europa-Parlamentet og Rådet har givet udtryk for, eller til de forpligtelser, som Kommissionen har påtaget sig efter Prestiges forlis. Den pålægger medlemsstaterne at

anvende bestemmelser, der er forældet i forhold til udviklingen i den internationale lovgivning og situationen i EU. Status på miljøområdet og det sociale område bliver dermed negativ. Selv om den økonomisk set ikke påfører myndighederne yderligere administrative omkostninger, afhjælper den heller ikke den urimelige konkurrencefordel, som substandard skibe har i forhold til skibe af høj kvalitet.

Alternativ 2: problemet løses med øget samarbejde mellem medlemsstaterne

Samarbejde mellem medlemsstater, direkte eller via Paris-MOU, er kun juridisk muligt på de områder, som ikke allerede er omfattet af direktivet. Dette kunne dog føre til forskelle mellem fællesskabsreglerne og de procedurer, der anvendes i henhold til disse mellemstatslige aftaler, hvilket i høj grad vil modvirke en effektiv og harmoniseret anvendelse af havnestatskontrollen. De sociale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser heraf vil dermed være negative, især fordi visse medlemsstater ikke er parter i Paris-MOU.

Alternativ 3: forenkling og forbedring af den eksisterende lovgivning

Fordelen ved blot at vedtage en "teknisk" tilpasning af direktivet er, at den eksisterende ramme opretholdes, og der fremsættes alene ændringsforslag, som er målrettet konstaterede behov. De miljømæssige, sociale og økonomiske omkostninger vil dermed blive relativt lave. Fordelene ved dette alternativ er dog begrænsede i forhold til den mere ambitiøse fremgangsmåde, der er beskrevet som alternativ 4, især på det økonomiske plan, for selv om sanktionerne mod substandard skibe styrkes ved at lette udstedelsen af adgangsforsbud for skibe, opfylder det ikke fuldt ud målet om at fremme søtransport af høj kvalitet.

Alternativ 4: ændring af den eksisterende ordning

Den nuværende ordning, der bygger på en kvantitativ fremgangsmåde (hver medlemsstat inspicerer 25 % af skibene), erstattes af en mere kvalitativ og helhedsorienteret fremgangsmåde på EU-niveau. Den nye inspektionsordning gør det muligt at opnå et bedre cost benefit-forhold ved at koncentrere kontrolindsatsen om skibe, der udgør en høj risiko, og foretage mindre omfattende inspektioner på skibe af høj kvalitet. Dermed opnås miljømæssige, sociale og økonomiske fordele uden ulemper.

Denne konsekvensanalyse indgår som led i Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram: den tilhørende rapport findes på Kommissionens websted:

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

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• Resumé af de foreslåede foranstaltninger

Det foreslås at:

- omarbejde direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol med efterfølgende ændringer i én samlet tekst
- foretage en række ændringer for at ajourføre, supplere og styrke direktivet med henblik på at øge sikkerheden og sikringen til søs samt beskytte de søfarende og miljøet.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 80, stk. 2

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Enegang blandt medlemsstaterne er i sagens natur uforeneligt med havnestatskontrollens mål, hvorved det søges sikret, at inspektionen om bord på skibe i en nærmere bestemt geografisk region udføres på en harmoniseret måde.

Desuden er et af målene med en regional handlingsplan at mindske omkostningerne og med en samordnet indsats optimere de nødvendige ressourcer til en effektiv kontrol af skibe. En mindre streng gennemførelse af havnestatskontrollen i en medlemsstat vil forøge sikkerhedsrisikoen og risikoen for, at der opstår bekvemmelighedshavne, som vil skabe uacceptable konkurrenceforvridninger i Fællesskabet.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en fællesskabsindsats, og det af følgende årsager:

Med forslaget styrkes bestemmelserne i et allerede eksisterende direktiv.

Fællesskabsindsatsen garanterer en harmoniseret anvendelse af inspektionsprocedurerne, bl.a. ved opstilling af uddannelsesstandarder og -programmer for skibsinspektører, udveksling af oplysninger mellem medlemsstater via et fælles informationssystem og opfølgning på foranstaltninger fra én medlemsstat til en anden (f.eks. hvad angår adgangsforbud).

Det eksisterende direktivs anvendelsesområde ændres ikke.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Den minutløse og detaljerede udformning af foranstaltningerne i forslaget er absolut nødvendig for at indføre ensartede inspektionsregler i EU.

I forslaget kombineres en større effektivitet, hvad angår elimineringen af substandard skibe, med en bedre udnyttelse af de forhåndenværende ressourcer, idet ulemperne for operatører af høj kvalitet begrænses mest muligt.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Forslag til middel/midler: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Det drejer sig først og fremmest om en omarbejdning af et eksisterende direktiv. Selvregulering er i øvrigt ikke hensigtsmæssig, idet målet med havnestatskontrollen består i, at den offentlige myndighed kontrollerer, at bindende sikkerhedsstandarder opfyldes, og sanktionerer manglende opfyldelse af disse på en ensartet og rimelig måde. En henstilling kan ikke komme i betragtning, idet henstillinger ikke åbner mulighed for at fastsætte bindende mål og kræve, at medlemsstaterne opfylder disse.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Der har været eller bliver en overgangsperiode i forbindelse med forslaget.

- **Forenkling**

Med forslaget indføres en forenkling af lovrammen og en forenkling af de administrative procedurer for de offentlige myndigheder (på nationalt plan eller på fællesskabsplan).

I overensstemmelse med EU's politiske mål om at lovgive bedre er der foretaget en række forbedringer af tekstens udformning: gentagne henvisninger eller krydshenvisninger til tekstens øvrige bestemmelser er begrænset mest muligt. For at gøre teksten mere læsevenlig er bestemmelserne om procedurer og tekniske detaljer vedrørende inspektion overført til bilag, så den dispositive del kun indeholder principper, mål og væsentlige elementer.

Af hensyn til klarheden og i betragtning af det meget store antal ændringer af varierende betydning, som er indført i forbindelse med omarbejdningen, er de væsentligste foreslåede ændringer præsenteret i det følgende i tematisk form opdelt på mål.

Forenklingen skyldes ophævelsen af visse forpligtelser, der anses for at være forældede (f.eks. de gældende procedurer i tilfælde af, at ISM-certifikater ikke forefindes om bord), og harmoniseringen af de procedurer og værktøjer, der er indført med andre direktiver (harmonisering af inspektioner af ro-ro passagerskibe med de udvidede inspektioner, som er fastsat i henhold til direktiv 95/21/EF).

Forslaget indgår i Kommissionens program for ajourføring og forenkling af fællesskabsretten.

- **Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget omfatter en bestemmelse om revision.

- **Lovgivningsmæssig omarbejdelse**

Forslaget medfører en omarbejdelse af gældende retsfor skrifter.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udvides til også at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslaget, efter artikel**

- 1) Sikring af en mere effektiv anvendelse af havnestatskontrolordningen i havne og ved ankerpladser i EU (artikel 10 og 13)

For havnenes vedkommende handler det frem for alt om at sikre, at havnestatskontrollen udføres på ensartet vis i alle EU's havne. Ordningen for adgangsforbud for skibe vil bygge på de tilbageholdelser, der er foretaget i alle medlemsstater og ikke blot i havne i stater, der har undertegnet Paris MOU, således som det er tilfældet i det nuværende direktiv. Forslaget indeholder ligeledes nærmere bestemmelser for inspektion ved ankerpladser.

- 2) Styrkelse af lodsernes indberetningspligt (artikel 17)

Lodserne har allerede med det nuværende direktiv pligt til at indberette fejl og mangler. Prestige-ulykken lagde for dagen, at højsølodser i Østersø-området ikke havde forelagt oplysninger, fordi der ikke findes et klart retsgrundlag. De gældende bestemmelser er derfor ændret, så denne forpligtelse udvides til at omfatte højsølodser, herunder lodser om bord på skibe i transit. Det foreslås desuden at ændre direktivets bestemmelser, så medlemsstaterne gives bedre muligheder for at følge op på lodsers og havnemyndigheders indberetninger.

- 3) Udvidelse og forenkling af ordningen for adgangsforbud (artikel 10)

Adgangsforbud er et meget effektivt afskrækkende middel i bekæmpelsen af substandard skibe. De gældende regler vil blive:

- udvidet til at omfatte alle skibe: statistikkerne viser, at bulkskibe og fragtskibe gennemsnitligt set oftest tilbageholdes i EU
- forenklet: de nuværende kriterier er uigennemskuelige og komplicerede at anvende. Der gives et klart budskab, idet forslaget fremover bygger på to simple kriterier: først og fremmest om operatøren forvalter skibet dårligt, hvilket konstateres ved gentagne tilbageholdelser, uden at der sker en mærkbar forbedring af skibets tilstand, og dernæst om flagstatens inspektion er mangelfuld, hvilket dokumenteres ved, at flagstaten er opført på Paris MOU's sorte og grå lister.
- styrket: der fastsættes en minimumperiode gældende for adgangsforbud for at bekæmpe et allerede konstateret misbrug i forbindelse med direktivets gennemførelse, navnlig ophæves adgangsforbud for hurtigt og uden en seriøs gennemgang af skibets tilstand. Gentagne overtrædelser straffes hårdere, og i yderste konsekvens kan der udstedes et permanent adgangsforbud til EU's havne.

- 4) Stramning af kravene til myndighederne med ansvar for inspektioner og skibsinspektørernes faglige kvalifikationer (artikel 4 og 16)

I henhold til international lov kan havnestatskontrol kun udøves af en stat, som fuldt ud opfylder de regler, den pålægger fremmede skibe i sine havne. I direktivet erindres der om dette mindstekrav, som er pålagt medlemsstaterne i Den Europæiske Union.

De kompetente myndigheder skal endvidere være i stand til at udføre de obligatoriske inspektioner, når de pågældende skibe er i havn, herunder om nødvendigt i weekender og på offentlige fri- og helligdage, for således at sikre, at de pågældende skibe ikke unddrager sig inspektion.

Endelig foreslås det at stramme op på kravene til skibsinspektørernes faglige kvalifikationer ved at kræve, at medlemsstaterne jævnlige kontrollerer deres kvalifikationer, især hvad angår nye regler, der indføres som følge af ændringer af direktivet eller internationale konventioner.

Med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed opretter Kommissionen også harmoniserede regler for skibsinspektørers kvalifikationer og uddannelse med sigte på at øge skibsinspektørers kompetenceniveau i det udvidede EU.

- 5) Forbedring af planlægning, forberedelse og udførelse af inspektioner (artikel 7 og 18)

Hvad angår de skærpede bestemmelser om samarbejde mellem myndighederne, vil de forudgående anmeldelser, der modtages af havne og andre myndigheder, omgående skulle videresendes til skibsinspektørerne, som dermed bedre vil kunne planlægge og forberede deres inspektioner.

Endelig er det fastsat, at skibsinspektøren under inspektionen skal kontrollere, om fejl og mangler, der er konstateret, men ikke udbedret, i en tidligere havn, i mellemtiden er afhjulpet.

- 6) Forbedring af den udvidede inspektionsordning (artikel 8)

Der er foretaget praktiske forbedringer af den udvidede inspektionsordning: skibe, som kan komme i betragtning til en udvidet inspektion, vil af skibsinspektøren forudgående blive informeret om, at de vil blive underkastet en udvidet inspektion, når de anløber havnen, og til gengæld vil skibene skulle træffe egnede foranstaltninger, så de står til rådighed for en sådan inspektion.

Med henblik på en forenkling anvendes den udvidede inspektion på de relevante kategorier af skibe fra en fælles mindstealder (12 år).

- 7) Opstamning af bestemmelser vedrørende personaleforhold (artikel 12)

Det fremgår af Paris MOU's statistikker, at et stort antal fejl og mangler vedrører de søfarendes kvalifikationer samt deres leve- og arbejdsvilkår om bord. Kontrollen af disse aspekter øges, navnlig for at imødegå en foruroligende stigning i antallet af falske certifikater. Derudover vil der blive foretaget en mere systematisk behandling af klager fra de søfarende angående besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, levevilkår og mere generelt skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening, og de søfarende informeres om resultatet af deres klage.

8) Kontrol af sikring (artikel 7)

Søtransportsektoren er særligt sårbar over for terrorhandlinger og andre kriminelle handlinger. For at bidrage til anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter er de inspektionsprocedurer, som er fastsat inden for Paris MOU, indføjet i direktivet.

9) Øget gennemsigtighed og bredere udbredelse af oplysninger om skibe og operatører (artikel 20)

For at øge den afskrækkende virkning for operatører af skibe, som pålægges sanktioner i henhold til direktivet, planlægger Kommissionen med hjælp fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed at offentliggøre en sortliste over redere af skibe, som gentagne gange er tilbageholdt eller har fået udstedt adgangsforbud. En sortliste over skibe, der har fået udstedt adgangsforbud i henhold til direktivets bestemmelser, vil også blive offentliggjort og løbende ajourført i overensstemmelse med de samme procedurer.

10) Forbedring af Kommissionens overvågning af medlemsstaternes gennemførelse af direktivet (artikel 23)

De gældende bestemmelser, som ikke på tilfredsstillende vis giver Kommissionen kontrol over medlemsstaternes gennemførelse af direktivet, vil blive ændret således, at Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed på Kommissionens vegne kan modtage præcise elektroniske data om skibes bevægelser. På dette grundlag kan der udføres detaljerede analyser af, hvordan ordningen gennemføres i medlemsstaternes havne, og det bliver dermed muligt f.eks. at optimere inspektionsindsatsen i forhold til skibstrafikken eller undgå risikoen for, at "bekvemmelighedshavne" opstår.

11) Indførelse af en ny inspektionsordning (artikel 5)

Havnestatskontrolordningen bygger på nuværende tidspunkt på opfyldelsen af et rent kvantitativt mål om, at medlemsstaterne skal inspicere 25 % af skibene. Dette giver ikke blot mange skibe mulighed for at unddrage sig inspektion, men det bevirker også, at myndighederne udfører ubegrundede inspektioner alene for at opfylde dette mål. Ifølge den foreslåede fremgangsmåde fastsættes et kollektivt mål om at inspicere alle skibe, som anløber havne i EU, og skibe, der udgør en høj risiko, inspiceres oftere, medens skibe af høj kvalitet inspiceres sjældnere.

Den nye inspektionsordning vil bidrage til at lette inspektionsbyrden for skibe af høj kvalitet på basis af kriterier for selve skibet og dets flagstat (især i det tilfælde, at flagstaten anvender IMO's frivillige auditsystem). Men det er vigtigt at understrege, at den nye ordning ikke må føre til en svækkelse af det nuværende system, hvilket kunne munde ud i større usikkerhed. Målet med den nye ordning bør især ikke være at skære ned på de ressourcer, som medlemsstaterne afsætter til havnestatskontrol, men derimod at udnytte disse mere effektivt.

Princippet er enkelt, men gennemførelsen er kompleks. En forudsætning for at undgå bekvemmelighedshavne er, at der i forbindelse med en sådan ordning etableres en objektiv mekanisme, hvormed der garanteres en fair – og kontrollerbar – fordeling mellem medlemsstaterne af antallet af inspektioner.

Der foretages for indeværende en analyse af de nærmere bestemmelser for en sådan mekanisme i Paris MOU – hvor der er nedsat en særlig task-force til dette formål – og i Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Der stilles derfor på nuværende tidspunkt forslag om at indføje principperne for den nye inspektionsordning i direktivet tillige med de tilhørende væsentlige elementer: oprettelse af en risikoprofil for skibe, incitament for skibe med en lav risikoprofil og tilpasning af eksisterende procedurer angående inspektion og opfølgning på inspektioner.

De nødvendige senere ændringer af direktivet vil blive indføjet med udvalgsproceduren, når alle elementer og praktiske detaljer ved den nye inspektionsordning er fastlagt.

Indtil disse tekniske detaljer er vedtaget og trådt i kraft på fællesskabsplan, finder den eksisterende ordning imidlertid fortsat anvendelse. Dette gælder navnlig målet om, at hver medlemsstat skal inspicere 25 % af skibene.

↓95/21/EF

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV ../.../EF

af [...]

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 1
(tilpasset)

om havnestatskontrol af skibsfart

↓ 95/21/EF (tilpasset)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~84~~ 80, stk. 2 ~~84, stk. 2~~,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel ~~189 C~~ 251 ~~251~~⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

↓nyt

- (1) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol af skibsfart⁵ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

↓95/21/EF, betragtning 1

- (2) Søulykker og forurening af medlemsstaternes have og kyster giver Fællesskabet anledning til alvorlig bekymring.

↓95/21/EF, betragtning 2

- (3) Fællesskabet er også interesseret i leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibe.

↓95/21/EF betragtning 3
(tilpasset)

~~På samlingen den 25. januar 1993 vedtog Rådet konklusioner, hvori det kraftigt henstillede til Fællesskabet og medlemsstaterne at sikre en mere effektiv gennemførelse og håndhævelse af relevante internationale maritime sikkerhedsstandarder og miljøkrav og at iværksætte sådanne nye foranstaltninger straks, når de er blevet vedtaget.~~

↓95/21/EF betragtning 4
(tilpasset)

~~I sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs⁶ opfordrede Rådet kraftigt Kommissionen til snarest muligt at forelægge Rådet henstillinger med henblik på en specifik indsats og formelle forslag vedrørende kriterier for skibsinspektion, herunder en harmonisering af reglerne om tilbageholdelse samt muligheden for at offentliggøre inspektionsresultaterne og anløbsforbud i Fællesskabets havne.~~

↓ 95/21/EF betragtning 5
(tilpasset)

- (4) Sikkerheden, forureningsforebyggelsen og leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibe kan forbedres betydeligt, hvis forekomsten i fællesskabsfarvande af skibe, der ikke lever op til standarderne, reduceres kraftigt ☒, hvilket sikres ☒ gennem streng håndhævelse af de internationale konventioner, koder og resolutioner.

⁵ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

⁶ EFT nr. C 271 af 7. 10. 1993, s. 1.

↓95/21/EF betragtning 6
(tilpasset)

- (5) Kontrollen med, om skibe overholder internationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, bør hovedsagelig påhvile flagstaten. Men ~~stadig~~ flere flagstater har ikke gennemført og håndhævet ~~gennemfører og håndhæver ikke~~ de internationale standarder på forsvarlig vis. Kontrollen med, om de internationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord er opfyldt, bør ~~må~~ derfor også varetages af havnestaten.

↓95/21/EF, betragtning 7

- (6) En harmoniseret fremgangsmåde for medlemsstaternes effektive håndhævelse af disse internationale standarder over for skibe, der sejler i farvande under deres jurisdiktion og anløber deres havne, vil hindre konkurrenceforvridning.

↓nyt

- (7) **Rederibranchen er sårbar over for terrorhandlinger. Sikringsforanstaltninger inden for transport bør gennemføres effektivt, og medlemsstaterne bør føre nøje tilsyn med overholdelsen af sikringsreglerne ved at udføre sikringskontrol.**

↓95/21/EF betragtning 8
(tilpasset)

~~En fællesskabslovramme for harmonisering af inspektionsprocedurer er afgørende for, om det bliver muligt at sikre en ensartet gennemførelse af princippet om sikkerhed til søs og forureningsforebyggelse — forhold der er grundlæggende for Fællesskabets transport- og miljøpolitik.~~

↓95/21/EF betragtning 10
(tilpasset)

~~Lovrammen og de harmoniserede regler og kriterier for gennemførelse af havnestatskontrol fastlægges bedst ved et rådsdirektiv.~~

↓95/21/EF betragtning 11
(tilpasset)

- (8) Der bør arbejdes videre på grundlag af erfaringerne på Paris-memorandummet om havnestatskontrol (~~MOU~~), som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.

↓nyt

- (9) Det Europæiske Agentur For Søfartssikkerhed, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002⁷, bør yde den nødvendige bistand til sikring af, at havnestatskontrolordningen gennemføres ensartet og effektivt. Agenturet bør navnlig bidrage til at udvikle en harmoniseret fællesskabsordning for havnestatsinspektørers kvalifikationer og uddannelse.

↓95/21/EF betragtning 12
(tilpasset)

- (10) De enkelte medlemsstaters inspektion af en fjerdedel af de enkelte ~~et antal fremmede enkeltskibe svarende til mindst 25% af de skibe~~, der anløber deres havne i et givet år, betyder i praksis, at et stort antal af de skibe, der til hver en tid opererer i Fællesskabets område, har været gennem en inspektion.

↓nyt

- (11) En effektiv ordning for havnestatskontrol bør dog tilstræbe, at alle skibe, som anløber Den Europæiske Unions havne, med jævne mellemrum inspiceres, i stedet for blot at opfylde det nuværende mål om at inspicere en fjerdedel af de anløbende skibe i hver medlemsstat. Inspektionen bør koncentreres om skibe, der ikke opfylder standarderne, mens skibe af høj kvalitet, dvs. skibe, hvis inspektionsrapporter er tilfredsstillende, eller hvis flagstat opfylder IMO-medlemsstaternes auditsystem, bør belønnes med mindre hyppige inspektioner. Sådanne nye inspektionsregler bør indarbejdes i Fællesskabets ordning for havnestatskontrol, så snart de forskellige aspekter heraf er nærmere fastlagt, på grundlag af en ordning med deling af inspektionerne, hvorved hver medlemsstat yder et rimeligt bidrag til opfyldelsen af Fællesskabets mål om en omfattende inspektionsordning.

↓95/21/EF betragtning 13
(tilpasset)

~~der bør gøres en ekstra indsats for at udvikle en bedre targettingordning;~~

↓95/21/EF betragtning 14
(tilpasset)

- (12) Reglerne og procedurerne for havnestatsinspektion, herunder kriterier for tilbageholdelse af skibe, ~~skal~~ bør harmoniseres for at sikre ensartet effektivitet i alle havne, hvilket også drastisk vil reducere muligheden for at vælge bestemte anløbshavne for at slippe uden om effektiv kontrol.

⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

↓nyt

- (13) Visse skibskategorier udgør en stor ulykkes- eller forureningsrisiko, når de har nået en bestemt alder, og de bør derfor underkastes en udvidet inspektion; de nærmere bestemmelser for en sådan udvidet inspektion må fastlægges.

↓95/21/EF betragtning 15
(tilpasset)

~~Statistikker over ulykker, tilbageholdelser og fejl og mangler, som er offentliggjort i Kommissionens meddelelse «En fælles politik for sikkerhed til søs» og i årsrapporten om MOU, viser, at visse kategorier skibe bør underkastes udvidet syn.~~

↓2001/106/EF betragtning 4
(tilpasset)

- (14) Nogle skibe udgør en klar risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet på grund af deres ringe tilstand, det flag, de fører, og deres fortid; ~~dette gælder især skibe, der fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som "yderst risikabel" eller "risikabel".~~ Disse skibe bør derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan påvises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare. Der bør fastsættes retningslinjer indeholdende procedurerne for at forbyde en sådan adgang og for ophævelse af dette forbud. Listen over skibe, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, bør offentliggøres af hensyn til gennemsigtigheden.

↓nyt

- (15) For at begrænse byrden ved gentagne inspektioner for visse myndigheder og rederier, bør et syn, der er foretaget af en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj i henhold til Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer⁸ med et for værtsstaten tilfredsstillende resultat, betragtes som en udvidet inspektion i henhold til havnestatskontrolordningen.

↓95/21/EF betragtning 16
(tilpasset)

- (16) Fejl og mangler, som skyldes, at konventionerne ikke overholdes, skal afhjælpes. Skibe, ~~som har fået påbud om~~ hvor det er påkrævet at afhjælpe fejl og mangler, skal, når de konstaterede fejl~~ene~~ og mangler~~ne~~ udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, tilbageholdes, indtil disse fejl og mangler er afhjulpet.

⁸ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

↓95/21/EF, betragtning 17

- (17) Der bør være ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse truffet af myndighederne for at undgå urimelige afgørelser, som kan give anledning til unødvendig tilbageholdelse og forsinkelse.

↓95/21/EF betragtning 18
(tilpasset)

~~Det kan forekomme, at inspektionshavnen ikke har de fornødne faciliteter, så myndighederne er nødt til at give skibet tilladelse til at sejle videre til et egnet reparationsværft, forudsat at betingelserne for sejladsen opfyldes. Skibe, der ikke følger pålæggene, vil fortsat udgøre en sikkerheds-, sundheds- eller miljømæssig trussel og vil have forretningsmæssige fordele af ikke at blive forbedret i overensstemmelse med konventionernes bestemmelser, hvorfor de bør nægtes adgang til alle Fællesskabets havne.~~

↓95/21/EF betragtning 19
(tilpasset)

~~Under visse omstændigheder kan det blive nødvendigt, at et skib, der har fået forbud mod at anløbe Fællesskabets havne, alligevel får anløbstilladelse. I så fald bør skibet kun have tilladelse til at anløbe en bestemt havn, på den betingelse at alle forholdsregler træffes, for at skibet kan komme sikkert i havn.~~

↓95/21/EF betragtning 20
(tilpasset)

~~Inspektioner bør udføres af skibsinspektører, som er behørigt bemyndigede offentligt ansatte eller andre personer med dybtgående viden og erfaring, da konventionernes krav til skibes konstruktion, udstyr og bemanning er overordentlig komplicerede, skibsinspektørernes beslutninger kan få meget alvorlige følger, og det må sikres, at skibsinspektørernes beslutninger træffes på et helt upartisk grundlag.~~

↓nyt

- (18) Myndigheder og skibsinspektører, der deltager i havnestatskontrol, bør ikke befinde sig i en interessekonflikt hverken i forhold til inspektionshavnen eller til de inspicerede og dermed forbundne interesser. Skibsinspektører bør have relevante kvalifikationer, og de bør efteruddannes for at vedligeholde og forbedre deres kompetence inden for inspektion. Medlemsstaterne bør samarbejde om at udvikle og fremme en harmoniseret fællesskabsordning for skibsinspektørers kvalifikationer og efteruddannelse.

↓95/21/EF betragtning 21
(tilpasset)

- (19) Lodser og havnemyndigheder ~~kan~~ bør have mulighed for at give nyttige oplysninger om ~~fejl og mangler ved~~ defekter konstateret om bord på skibe ~~og besætninger.~~

↓nyt

- (20) Klager over leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe bør gøres til genstand for undersøgelser. Klageren bør informeres om , hvilke foranstaltninger der er truffet i anledning af klagen.

↓95/21/EF, betragtning 22

- (21) Det er nødvendigt, at medlemsstaternes myndigheder og andre myndigheder eller organisationer samarbejder indbyrdes for at sikre en effektiv opfølgning over for skibe med fejl og mangler, der har fået tilladelse til at sejle videre, og for at udveksle oplysninger om skibe i havn.

↓95/21/EF betragtning 23
(tilpasset)
⇒nyt

- (22) ⇒Da inspektionsdatabasen er en vigtig del af havnestatskontrollen, bør medlemsstaterne sikre, at den ajourføres under hensyn til fællesskabskravene. ⇐ Informationssystemet SIRENAC E, som er oprettet i medfør af MOU, indeholder store mængder supplerende oplysninger, som er nødvendige for anvendelsen af dette direktiv.

↓95/21/EF betragtning 24
(tilpasset)

- (23) Offentliggørelse af oplysninger om skibe og deres operatører eller rederier , som ikke overholder de internationale standarder for sikkerhed, sundhed og beskyttelse af havmiljøet, kan være et effektivt middel til at afholde speditører fra at benytte disse skibe og en tilskyndelse til rederne til at bringe forholdene i orden ~~af sig selv.~~

↓95/21/EF betragtning 25
(tilpasset)

- (24) Alle udgifter i forbindelse med inspektion af skibe, som gør tilbageholdelse berettiget, herunder udgifter til ophævelse af et adgangsforbud, bør afholdes af rederen eller operatøren .

↓95/21/EF betragtning 26
(tilpasset)

~~I forbindelse med anvendelsen af dette direktiv bør det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EEF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods⁹, benyttes til at bistå Kommissionen ved ændringer af medlemsstaternes inspektionsbeføjelser på grundlag af de indhøstede erfaringer og under hensyntagen til udviklingen i forbindelse med MOU samt ved de tilpasninger af bilagene, som bliver nødvendige på grund af ændringer i konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer og i MOU.~~

↓2001/106/EF betragtning 18
(tilpasset)

- (25) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv ~~95/21/EF~~ bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁰. =

↓ nyt

- (26) Målene for den påtænkte handling, nemlig at begrænse sejladserne med skibe, der ikke overholder standarderne, i farvandene i Fællesskabet ved at forbedre Fællesskabets inspektionssystem for søgående skibe, og udvikling af muligheder for en forebyggende indsats inden for havforurening kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (27) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning bør begrænses til de bestemmelser, der udgør en materiel ændring af det tidligere direktiv. Forpligtelsen til at gennemføre de uændrede bestemmelser følger af det tidligere direktiv.

⁹ ~~EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.~~

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(28) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XVII, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne -

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒ nyt

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til ~~de internationale~~ standarder ☒ ne ☒ ; dette skal ske ved:

- a) at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant fællesskabslovgivning om sikkerhed til søs ⇒ , om maritim sikring ⇐ , om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører
- b) at opstille fælles kriterier for havnestatens kontrol med skibe og at harmonisere fremgangsmåderne ved ☒ procedurerne for ☒ inspektion og tilbageholdelse. ~~under behørig hensyntagen til de forpligtelser, som medlemsstaternes søfartsmyndigheder har påtaget sig inden for rammene af Paris-memorandummet om havnestatskontrol~~

Artikel 2

Definitioner

↓ 95/21/EF (tilpasset)

I dette direktiv ~~og dets bilag~~ forstås ved:

↓ 2001/106/EF, Art. 2, nr. 1
(tilpasset)

1. "konventioner": ☒ følgende konventioner samt protokoller og ændringer hertil og tilhørende koder af bindende karakter i den gældende affattelse ☒ :

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 2

- a) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)

- b) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas 74)
- c) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (Marpol 73/78)
- d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW 78)
- e) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (Colreg 72)
- f) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)
- g) konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147)
- h) den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92).

↓2001/106/EF, Art. 2, nr. 1
(tilpasset)
→₁ 2002/84/EF, Art. 4, nr. 1,
litra a)

~~samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende koder af bindende karakter, →₁ i den gældende affattelse ←~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 2
(tilpasset)
→₁ 2002/84/EF Art. 4, nr. 1, litra
b)

2. “ ⊗ Paris ⊗ MOU”: Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, →₁ i den gældende affattelse ←.

↓95/21/EF

3. "skib": ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens
4. "offshoreanlæg": en fast eller flydende platform, hvorfra der opereres på eller over en medlemsstats kontinentalsokkel

↓nyt

5. "ankerplads": et sted i en havn eller et andet område inden for en havns jurisdiktion, hvor skibe kan ankre op

↓95/21/EF (tilpasset)

6. "skibsinspektør": en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder

↓nyt

7. "kompetent myndighed": en søfartsmyndighed med ansvar for havnestatskontrol i henhold til dette direktiv

8. "kompetent maritim sikringsmyndighed": en kompetent maritim sikringsmyndighed, jf. definitionen i artikel 2, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004¹¹

↓ 95/21/EF (tilpasset)

⇒nyt

9. "inspektion": ~~et~~ ⇒ en skibsinspektørs besøg om bord på et skib ⇒ for at udføre kontrol af, at skibet opfylder de relevante konventioner og bestemmelser, herunder som minimum den kontrol, der kræves ifølge artikel 7, stk. 1 for at kontrollere både gyldigheden af de relevante certifikater og andre dokumenter og skibets tilstand, udrustning og besætning samt besætningsens leve- og arbejdsvilkår

10. "mere detaljeret inspektion": en inspektion, hvorunder skibet, dets udrustning og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nævnt i artikel 7 , stk. 4 , underkastes en grundig undersøgelse inspektion, som omfatter skibets konstruktion, udrustning, bemanning, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord

11. "udvidet inspektion": en ~~grundig~~ inspektion ⇒, der som minimum omfatter forholdene i bilag VIII, del C. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 7, stk. 4 som omhandlet i artikel 7

↓nyt

12. "klage": enhver oplysning eller indberetning forelagt af skibsføreren, et besætningsmedlem, en erhvervsorganisation, en sammenslutning, en fagforening eller mere generelt enhver person med interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed, leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening

¹¹ EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

↓95/21/EF

13. "*tilbageholdelse*": et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt

↓nyt

14. "*adgangsforbud*": et dokument udstedt til skibsføreren og det ansvarlige rederi, hvori det meddeles, at skibet vil blive nægtet adgang til Fællesskabets havne

↓95/21/EF

15. "*afbrydelse af en operation*": et officielt forbud mod, at et skib fortsætter en operation som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør en fortsættelse af operationen uforsvarlig

↓nyt

16. "*rederi*": det selskab, der ejer skibet, eller en anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)

17. "*anerkendt organisation*": et klassifikationsselskab eller andet privat organ, der udfører myndighedsopgaver på vegne af en flagstats administration

18. "*myndighedscertifikat*": et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med internationale konventioner

19. "*klassecertifikat*": et af en anerkendt organisation udstedt dokument, hvorved det certificeres, at et skib er egnet til en bestemt anvendelse eller drift i overensstemmelse med de regler og forskrifter, som den anerkendte organisation har fastlagt og offentliggjort.

20. "*inspektionsdatabase*": det centrale informationssystem for havnestatsinspektionsregistre.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for ethvert skib , der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, og dets besætning.

~~a) der anløber en havn i en medlemsstat eller et off-shore anlæg, eller~~

~~b) som ligger for anker ud for en sådan havn eller et sådant anlæg~~

⇒ Med henblik på gennemførelsen af dette direktiv kan en medlemsstat også udøve sine inspektions- og tilbageholdelsesbeføjelser i overensstemmelse med folkeretten over for et skib, der befinder sig i farvande under dens jurisdiktion, eller som ligger ved eller for anker ud for et offshoreanlæg eller et andet anlæg eller en anden facilitet i farvandene under dens jurisdiktion.

Intet i denne artikel berører en medlemsstats ret til indgriben i henhold til de relevante internationale konventioner.

2. For skibe med bruttotonnage under 500 anvender medlemsstaterne de krav i en relevant konvention, som gælder for disse skibe, og i den udstrækning en konvention ikke gælder for dem, træffer de de foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at sikre, at disse skibe ikke udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø. Ved anvendelsen af dette stykke lader medlemsstaterne sig lede af bilag 1 til Paris MOU.

3. Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention, sørger medlemsstaterne for, at dette skib og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen.

4. Direktivet gælder ikke for fiskerfartøjer, krigsskibe, marinehjelpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 3
(tilpasset)

Artikel 4

⊗ Medlemsstaternes forpligtelser ⊗

Tilsynsorgan

↓nyt

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at være juridisk beføjet til at udføre de i dette direktiv omhandlede inspektioner om bord på udenlandske skibe i overensstemmelse med international ret.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 3
(tilpasset)
⇒nyt

⇒ 2. ⇐ Medlemsstaterne opretholder passende ~~nationale søfartsadministrationer med det fornødne personale, navnlig kvalificerede inspektører, i det følgende benævnt « kompetente myndigheder», som skal varetage tilsynet med~~ ⊗ til inspektion af ⊗ skibe, og iværksætter de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at myndighederne udfører deres opgaver som fastlagt i dette direktiv. ⇒ Særligt ansætter og bibeholder de det fornødne personale, herunder kvalificerede skibsinspektører, under hensyn til skibstrafikkens omfang og karakteristika i hver havn. ⇐

⇒ Medlemsstaterne indfører egnede ordninger for at sikre, at skibsinspektører kan udføre udvidede og obligatoriske inspektioner, jf. artikel 8 og bilag I, del A.1. ⇐

↓95/21/EF

Artikel 5

Forpligtelser til inspektion

↓nyt

1. Hver medlemsstat bidrager med en inspektionsindsats, der sammenlagt med antallet af inspektioner udført af de øvrige medlemsstater og stater, der har undertegnet Paris MOU, sikrer en inspektion af alle skibe, som anløber Den Europæiske Unions havne eller ankerpladser. Med denne indsats skal det sikres, at skibe, der frembyder en højere risiko, underkastes en grundigere og hyppigere inspektion.

Inspektionsordningen, der er opstillet for at opfylde det i første afsnit nævnte mål, skal omfatte de i bilag II beskrevne elementer.

2. Kommissionen fastlægger de detaljerede regler for den i stk. 1 nævnte inspektion efter proceduren i artikel 24, stk. 2.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 4
(tilpasset)
⇒nyt

~~3. 4.~~ ⇒ Så længe de i stk. 2 omhandlede foranstaltninger ikke er trådt i kraft, skal ~~Det~~ ⇒ det ⇐ samlede antal inspektioner af skibe, jf. ~~stk. 2 og artikel 7~~, som årligt skal udføres af ~~den kompetente myndigheden~~ i de enkelte medlemsstater, skal være på mindst 25 % af det ~~gennemsnitlige~~ årlige antal af individuelle skibe, som anløb dets havne, ~~beregnet på grundlag af de tre seneste kalenderår, som der findes statistikker for.~~ ⇒ Dette årlige antal skal være gennemsnittet af de tre seneste kalenderår, som der findes statistikker for. Udløbet af den anvendte periode må ikke ligge mere end et år forud for begyndelsen af inspektionsåret. ⇐

↓nyt

4. Ved udvælgelsen af de skibe, der skal inspiceres, overholder den kompetente myndighed reglerne i bilag I.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 4

~~2. a) Myndigheden sikrer med forbehold af artikel 7a, at alle skibe med en målfaktor, der i henhold til Sirenae-systemet overstiger 50, og som ikke skal gennemgå en udvidet inspektion, inspiceres i henhold til artikel 6, dog under forudsætning af, at der er gået mindst en måned siden den seneste inspektion i en havn i MOU-området.~~

~~b) Ved udvælgelse af andre skibe til inspektion fastsætter myndigheden prioriteringsrækkefølgen som følger:~~

~~skibene i bilag I, del I, skal først udvælges til inspektion, uafhængig af målfaktoren~~

~~skibene i bilag I, del II, prioriteres i henhold til deres målfaktor, jf. Sirenae-systemet; jo højere målfaktor, jo højere prioritering.~~

~~3. Medlemsstaterne undlader at inspicere skibe, der er blevet inspiceret af en anden medlemsstat i de foregående seks måneder, under forudsætning af:~~

~~at skibet ikke er omfattet af bilag I~~

~~at der ikke efter en tidligere inspektion er indberettet fejl og mangler~~

~~at der ikke som følge af begrundet mistanke («clear grounds») bør udføres inspektion~~

~~at skibet ikke er omfattet af stk. 2, litra a).~~

↓95/21/EF

~~4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på de former for driftskontrol, der specielt er omhandlet i konventionerne.~~

~~5. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om at fastlægge prioriteter og fremgangsmåder, der giver bedre mulighed for at koncentrere indsatsen på skibe, som kan have fejl og mangler.~~

~~Enhver efterfølgende ændring af denne artikel, bortset fra de 25% i stk. 1, foretages efter proceduren i artikel 19.~~

↓nyt

Artikel 6

Anmeldelse af skibes ankomst

Operatøren, dennes repræsentant eller skibsføreren af et skib, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, anmelder dets ankomst i overensstemmelse med bilag III.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒nyt

Artikel ~~7~~ ~~6~~

Procedure for inspektion

1. Myndighederne sørger for, at skibsinspektøren som et minimum:

a) kontrollerer de certifikater og dokumenter, ~~⇒ der skal foreligge om bord i henhold til fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs og internationale konventioner, navnlig dem, ⇐ der er opført i bilag ~~IV~~ ~~II~~, i det omfang det er relevant~~

⇒b) kontrollerer, om udestående fejl og mangler, som er konstateret ved tidligere inspektioner, som blev foretaget af en medlemsstat eller af en stat, der har undertegnet Paris MOU, er blevet udbedret⇐

~~⇐~~ (c) ~~⇐~~ ~~(b)~~ forvisser sig om, at skibets generelle tilstand ~~⇐~~, inklusive hygiejnen, ~~⇐~~ er tilfredsstillende, herunder maskinrum og opholdsrum, ~~inklusive hygiejneforhold.~~

↓nyt

2. Når et skib får tilladelse til at forlade en havn på betingelse af, at fejl og mangler udbedres i næste anløbshavn, begrænses inspektionen i den næste havn til en kontrol af, at disse fejl og mangler er blevet udbedret.

Skibsinspektøren kan dog efter et fagligt skøn beslutte, at inspektionen skal udvides til at omfatte yderligere kontrol.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

☒ 3. ☒ ~~2~~ Skibsinspektøren kan undersøge alle andre certifikater og dokumenter, der skal medføres om bord ifølge konventionerne, selv om de ikke er opført i bilag ☒ IV ☒ ~~III~~.

☒ 4. ☒ ~~3~~ Når der efter den i stk. 1, ~~og~~ 2 ☒ og 3 ☒ omhandlede inspektion er begrundet mistanke om, at skibets besætning eller den tilstand, skibet eller dets udrustning befinder sig i, ikke i alt væsentligt opfylder de relevante krav i en konvention, skal der udføres en mere detaljeret inspektion, som omfatter yderligere kontrol af overholdelsen af de driftsmæssige krav om bord.

Der er begrundet mistanke, hvis skibsinspektøren finder konkrete beviser, som efter hans faglige skøn gør en mere detaljeret inspektion af skibet, dets udrustning eller dets besætning berettiget.

Bilag ☒ V og VII, del C ☒ ~~III~~ indeholder eksempler på begrundet mistanke.

☒ 5. ☒ ~~4~~ De relevante procedurer og retningslinjer for kontrol med skibe, der er anført i bilag ☒ VI ☒, skal også overholdes.

↓nyt

Hvis de i bilag VI, pkt. 4, omhandlede procedurer og retningslinjer afviger fra den gældende fællesskabslovgivning, vedtager medlemsstaterne dog ingen nationale love og administrative foranstaltninger, som ville medføre, at der blev indført procedurer eller fulgt en praksis ved inspektioner i strid med denne fællesskabslovgivning. De sikrer, at deres kompetente myndigheder underrettes om de relevante retningslinjer eller procedurer, som skal gennemføres i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, og overvåger gennemførelsen i praksis.

5. Ved udførelsen af sikringskontrol om bord følger skibsinspektøren procedurene i bilag VII.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 5
(tilpasset)

Artikel ~~8~~ ~~7~~

Obligatorisk ~~udvidet~~ Udvidet inspektion af bestemte skibe

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 5
(tilpasset)
⇒nyt

1. Et skib, der er klassificeret i en kategori i bilag ~~8~~ VIII, pkt. B, ~~8~~ ~~V, del A~~, ~~8~~ kan gøres til genstand for en ~~8~~ ~~kan underkastes~~ udvidet inspektion efter en periode på 12 måneder siden sidste udvidede inspektion i en havn i ~~8~~ en medlemsstat eller i ~~8~~ en stat, der har undertegnet ~~8~~ Paris ~~8~~ MOU.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 5
(tilpasset)
⇒nyt

2. Hvis et sådant skib udvælges til inspektion i overensstemmelse med ~~8~~ bilag I, pkt. A.2 ~~8~~ ~~artikel 5, stk. 2, litra b)~~, foretages udvidet inspektion. Der kan dog foretages inspektion i overensstemmelse med artikel ~~8~~ 7 ~~8~~ ~~6~~ i perioden mellem to udvidede inspektioner.

~~3. a) Rederen eller skibsføreren af et skib, som er omfattet af stk. 1, giver alle oplysningerne i bilag V, del B, til medlemsstatens myndighed for hver havn, som anløbes efter en periode på 12 måneder siden den seneste udvidede inspektion. Disse oplysninger tilvejebringes senest 3 dage før det forventede ankomsttidspunkt i havnen, eller før skibet forlader den forudgående havn, hvis rejsen forventes at vare mindre end tre dage.~~

~~b) Ethvert ~~8~~ af de i stk. 1 nævnte ~~8~~ skibe, der ikke opfylder ~~8~~ kravene om anmeldelse, jf. artikel 6 ~~8~~ bestemmelserne i litra a), underkastes udvidet inspektion i destinationshavnen ~~8~~ eller i havnen, hvor ankerpladsen ligger ~~8~~.~~

~~8~~ 3. ~~8~~ ~~4~~ Medlemsstaterne sikrer med forbehold af artikel ~~8~~ 9, ~~8~~ ~~7a~~, at der foretages udvidet inspektion af et skib, på hvilket stk. ~~8~~ 1 ~~8~~ ~~3~~ finder anvendelse, og som har en målfaktor på 7 eller derover ~~8~~ som omhandlet i bilag I ~~8~~, i den første havn, som det anløber efter en periode på 12 måneder siden den ~~8~~ foregående ~~8~~ ~~seneste~~ udvidede inspektion.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 5
(tilpasset)

~~Hvis medlemsstaterne, navnlig på grund af problemer i forbindelse med ansættelse og uddannelse af nye inspektører, ikke har mulighed for at øge deres kapacitet så betids, at de~~

~~kan gennemføre alle yderligere påkrævede inspektioner, kan de gradvis styrke deres inspektionsordning i perioden indtil den 1. januar 2003. Denne periode kan for Rotterdams havns vedkommende forlænges med seks måneder. Kommissionen underretter medlemsstaterne og Europa-Parlamentet herom.~~

4. ~~5.~~ Udvidede inspektioner foretages i overensstemmelse med procedurerne i bilag VIII, pkt. C ~~bilag V, del C.~~

~~6. Når der er risiko for, at en ændring eller et udkast til ændring af MOU vil kunne svække forpligtelsen til udvidet inspektion i medfør af denne artikel, forelægger Kommissionen straks det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, et udkast til foranstaltninger med henblik på at genindføre målfaktorværdier, der er i overensstemmelse med dette direktivs mål.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 6
(tilpasset)
⇒nyt

Artikel 9 ~~7#~~

Procedure i tilfælde af, at visse skibe ikke kan inspiceres

1. I tilfælde, hvor en medlemsstat af operationelle årsager er ude af stand til at foretage inspektion af et skib med en målfaktor på over 50 som nævnt i bilag I ~~artikel 5, stk. 2, litra a),~~ eller en obligatorisk udvidet inspektion som nævnt i artikel 8, stk. 3 ~~artikel 7, stk. 4, giver~~ ⇒, meddeler medlemsstaten øjeblikkeligt ~~meddelelse til~~ ⇒ de kompetente myndigheder i den næste havn, hvis denne befinder sig i medlemsstat eller i en stat, der har undertegnet Paris MOU, ~~Sirenae systemet om,~~ at en sådan inspektion ikke har fundet sted.

2. Sådanne tilfælde indberettes hver sjette måned til Kommissionen med angivelse af årsagerne til, at der ikke er foretaget inspektion af de pågældende skibe. ⇒Medlemsstaterne forelægger desuden det samlede antal inspektioner i henhold til artikel 8, stk. 2, og bilag I, pkt. A.1, der er udført i løbet af disse seks måneder.

⇒Disse indberetninger indgives inden fire måneder efter udløbet af den periode, oplysningerne vedrører.

3. I ~~et givet~~ ⇒enhver periode på tre på hinanden følgende kalenderår må andelen af inspektioner, ⇒ der ikke blev foretaget, jf. stk. 1 ~~der ikke har kunnet foretages,~~ ikke overstige 5 % af det ~~gennemsnitlige årlige antal af individuelle~~ skibe, som kan underkastes inspektioni henhold til stk. 1, og som har anløbet havnene i medlemsstaten ⇒ i løbet af denne periode ~~, beregnet på grundlag af de seneste tre kalenderår, som der findes statistikker for.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 6
(tilpasset)

4. De skibe, der omhandles i stk. 1, underkastes en obligatorisk inspektion i henhold til bilag I, pkt. A. nr. 1, ~~artikel 5, stk. 2, litra a),~~ eller obligatorisk udvidet inspektion i

henhold til artikel ~~8~~ 8, stk. 2 ~~7, stk. 4~~, alt efter hvad der er relevant, i den næste anløbshavn i Fællesskabet.

5. Inden den 22. juli 2008 ændres den i stk. 3 fastsatte sats på 5 % på grundlag af Kommissionens vurdering, hvis det skønnes hensigtsmæssigt, ~~efter~~ ~~proceduren i artikel 24, stk. 2~~ ~~finder anvendelse~~.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 7
(tilpasset)
⇒nyt

Artikel ~~10~~ 10 ~~7b~~

Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe

1. En medlemsstat sikrer, at ~~ethvert~~ ~~et~~ skib, som ~~opfylder~~ opfylder kriterierne i bilag IX, pkt. A ~~er klassificeret i en af kategorierne i bilag XI, del A, forbydes adgang til dens havne~~ og ankerpladser ~~, undtagen i de i artikel 15~~ ~~11~~, stk. 6, beskrevne situationer. ~~hvis skibet:~~

~~enten~~

~~fører flag fra en stat, som er opført på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, og~~

~~er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet MOU,~~

~~eller~~

~~fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som «yderst risikabel» eller «risikabel», og~~

~~er blevet tilbageholdt mere end én gang i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet MOU.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 7
(tilpasset)
⇒nyt

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet har ~~forladt~~ ~~fået tilladelse til at forlade~~ den havn ~~eller ankerplads~~, hvor det er blevet tilbageholdt ~~anden eller tredje gang,~~ og hvor der er udstedt adgangsforbud ~~alt efter omstændighederne~~.

2. Medlemsstaterne handler med henblik på gennemførelsen af stk. 1 i overensstemmelse med procedurerne i bilag IX, ~~XI~~, ~~10~~ pkt. ~~del~~ B.

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

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 8
(tilpasset)

Artikel ~~10~~ 11 ~~12~~

Inspektionsrapport til skibsføreren

Så snart en inspektion, en mere detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder skibsinspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag ~~X~~ X ~~IX~~. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren.

↓nyt

Artikel 12

Klager

Alle klager over vilkår om bord skal efterforskes.

Hvis den kompetente myndighed anser klagen for åbenbart ubegrundet, meddeler den klageren sin afgørelse og begrundelsen herfor.

Klagerens identitet må ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren sikrer fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer.

Medlemstaterne giver flagstatens administration meddelelse om klager, der ikke er åbenbart ubegrundede, og om trufne opfølgingsforanstaltninger, om fornødent med kopi til Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO),

↓ 95/21/EF (tilpasset)

Artikel ~~12~~ 13 ~~14~~

Udbedring og tilbageholdelse

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 9,
litra a) (tilpasset)

1. Det skal over for myndighederne godtgøres, at fejl og mangler, der er blevet bekræftet eller konstateret ved inspektion ~~efter artikel 5, stk. 2, og artikel 7,~~ er eller vil blive udbedret i overensstemmelse med konventionerne.

↓95/21/EF (tilpasset)

2. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, sikrer myndighederne den kompetente myndighed i den havnstat, hvor skibet blev inspiceret, at skibet tilbageholdes, eller at den operation, i forbindelse med hvilken fejlene og manglerne blev konstateret, afbrydes. Tilbageholdelsen eller afbrydelsen af en operation ophæves ikke, før faren er afværget, eller før myndighederne fastslår, at skibet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle, eller at operationen kan genoptages, uden at der er risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden at der er risiko for andre skibe, og uden at skibet eller operationen udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade på havmiljøet.

↓nyt

3. Uden at dette berører begrænsninger af sikringsmæssige grunde, som besluttes i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004, kan en afgørelse om tilbageholdelse udstedt af en kompetent myndighed:

- a) indeholde et påbud om, at skibet skal blive i et bestemt område eller skal manøvreres til en bestemt anker- eller kajplads og
- b) nærmere angive, under hvilke omstændigheder skibsføreren må manøvrere skibet fra et bestemt område af hensyn til sikkerheden eller forebyggelse af forurening.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 9,
litra b) (tilpasset)
⇒nyt

4. ~~3~~ Når skibsinspektøren på baggrund af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes, skal han anvende kriterierne i bilag XI ~~XI~~.

Viser det sig i forbindelse med inspektionen, at skibet ~~I den forbindelse tilbageholdes skibet, hvis det~~ ikke er udstyret med fungerende udstyr til optegnelse af rejsedata, ~~VDR-system~~ og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF¹², ~~bilag XII~~ sørger den kompetente myndighed for, at skibet tilbageholdes .

Kan de fejl og mangler, der er årsagen til tilbageholdelsen, ~~denne mangel~~ ikke umiddelbart afhjælpes i den havn, hvor tilbageholdelsen finder sted, kan den kompetente myndighed tillade, at skibet fortsætter til det disponible reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og som ~~den nærmeste havn, hvor mangelen~~ umiddelbart kan afhjælpes, fejlene eller manglerne, eller den kan kræve, at fejlene eller manglerne ~~mangelen~~ afhjælpes inden for maksimalt 30 dage i overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet under Paris MOU . I den forbindelse finder procedurerne i artikel 15 ~~11~~ anvendelse.

¹² EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

☒ 5. ~~☒ 4.~~ I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et skibs generelle tilstand ikke opfylder internationale standarder, kan myndighederne udsætte inspektionen af skibet, indtil de ansvarlige parter har taget de nødvendige skridt til at sikre, at skibet opfylder de relevante konventionskrav.

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 9, litra c) (tilpasset)

☒ 6. ~~☒ 5.~~ Hvis den i artikel 5, stk. 2, og i artikel 7, omhandlede inspektion giver anledning ~~til~~ ☒ I tilfælde af ☒ tilbageholdelse skal myndighederne straks skriftligt og ved samtidig fremsendelse af inspektionsrapporten underrette ☒ flagstatsadministrationen ~~☒ administrationen i den stat, hvis flag skibet har ret til at føre (i det følgende benævnt flagadministrationen)~~, eller hvis dette ikke er muligt, konsulen eller i dennes fravær den nærmeste diplomatiske repræsentant for nævnte stat, om alle de forhold, der lå til grund for indgrebet. Endvidere skal de bemyndigede skibsinspektører eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af ~~klassifikationscertifikater~~ ☒ klassecertifikater ~~☒~~ eller certifikater, der er udstedt på flagstatens vegne i overensstemmelse med internationale konventioner, også underrettes, når det er relevant.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

☒ 7. ~~☒ 6.~~ Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventionerne om procedurer for underretning og indberetning vedrørende havnestatskontrol.

☒ 8. ~~☒ 7.~~ Under udøvelsen af havnestatskontrol i henhold til dette direktiv, sættes alt ind på at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes. Hvis et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes, har rederen ☒ eller operatøren ☒ krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade. I tilfælde af påstået unødvendig tilbageholdelse eller forsinkelse har skibets reder ☒ eller operatør ☒ bevisbyrden.

↓ nyt

9. For at undgå ophobning af skibe i en havn, kan den kompetente myndighed tillade, at et tilbageholdt skib manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om tilbageholdelse eller ophævelse af tilbageholdelse.

Havnemyndighederne samarbejder med de kompetente myndigheder om at lette motagelsen af tilbageholdte skibe.

↓98/25/EF, Art. 1, nr. 2

Artikel 9a

~~Fremgangsmåde ved manglende ISM-certifikater~~

~~1. Viser det sig under en inspektion, at der om bord på et skib, som i Fællesskabet er omfattet af ISM-koden på inspektionsdatoen, ikke foreligger en kopi af overensstemmelsesdokumentet eller certifikat for sikker skibsdrift udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden), sikrer myndighederne, at skibet tilbageholdes.~~

~~2. Viser der sig under inspektionen ikke andre væsentlige fejl og mangler end de i stk. 1 omhandlede manglende dokumenter, der berettiger, at skibet tilbageholdes, kan myndighederne ophæve tilbageholdelsesordren for at undgå ophobning af skibe i en havn. Når en sådan afgørelse træffes, underretter myndighederne omgående de andre medlemsstaters myndigheder herom.~~

~~3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at ethvert skib, der får tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat under de i stk. 2 omhandlede omstændigheder, får anløbsforbud i alle Fællesskabets havne, undtagen i de i artikel 11, stk. 6, omhandlede situationer, indtil skibets reder eller operator over for myndighederne i den medlemsstat, hvor tilbageholdelsen fandt sted, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet råder over gyldige certifikater udstedt i overensstemmelse med ISM-koden. Når der påvises fejl eller mangler som omhandlet i artikel 9, stk. 2, og disse ikke kan afhjælpes i tilbageholdeshavnen, finder de relevante bestemmelser i artikel 11 tilsvarende anvendelse.~~

↓ 95/21/EF (tilpasset)

Artikel ~~14~~ ~~10~~

Klageberettigelse

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 10
(tilpasset)

1. Et skibs reder ~~☒~~ , operator ~~☒~~ eller dennes repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse eller adgangsforbud, som myndigheden ~~☒~~ den kompetente myndighed ~~☒~~ har truffet. En klage ~~suspenderer ikke~~ ~~☒~~ har ikke opsættende virkning på ~~☒~~ tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.

↓95/21/EF (tilpasset)

2. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

3. Myndighederne ☒ Den kompetente myndighed ☒ skal give den i stk. 1 omhandlede skibsfører behørig oplysning om retten til at klage.

↓nyt

4. Når en tilbageholdelse eller et adgangsforbud tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage eller en anmodning fra et skibs reder eller operatør eller dennes repræsentant:

a) sikrer medlemsstaten, at inspektionsdatabasen straks bringes i overensstemmelse hermed

b) Medlemsstaten, hvor tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet er udstedt, sikrer inden 24 timer efter en sådan afgørelse, at de oplysninger, der er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 19, berigtiges.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

⇒nyt

Artikel ☒ 15 ☒

Opfølgning af inspektioner og tilbageholdelse

1. Når de i artikel ☒ 13 ☒ 9, stk. 2, omhandlede fejl og mangler ikke kan afhjælpes i inspektionshavnen, kan myndighederne i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet sejler videre til ⇒ det disponible reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og som kan træffe opfølgende foranstaltninger ⇐ ~~det nærmeste skibsværft, som kan udføre reparationen~~, efter skibsførerens og de pågældende myndigheders valg, under forudsætning af, at de betingelser, der er fastsat af flagstatens ☒ kompetente ☒ myndigheder og tiltrådt af den pågældende medlemsstat, opfyldes. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre til værftet uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at skibet udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

↓nyt

2. Når grunden til afgørelsen om at sende et skib til reparationsværft er manglende overholdelse af IMO-resolution A.744(18) enten med hensyn til skibspapirer eller med hensyn til skibets konstruktionsfejl eller -mangler, kan den kompetente myndighed forlange, at de nødvendige tykkelsesmålinger udføres i havnen, hvor skibet er tilbageholdt, inden skibet får tilladelse til at sejle.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

☒ 3. ☒ 2. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, underretter myndighederne ☒ den kompetente myndighed ☒ i den medlemsstat, hvor inspektionshavnen er beliggende, myndighederne ☒ den kompetente myndighed ☒ i den medlemsstat, hvor reparationsværftet

er beliggende, de parter, der er nævnt i artikel ~~13~~, stk. 6 ~~9~~, ~~stk. 4~~, og alle andre relevante myndigheder, om de betingelser, der er fastsat for sejladserne.

~~3. Underretningen af de parter, der er nævnt i stk. 2, skal være i overensstemmelse med bilag 2 til MOU.~~

~~De myndigheder~~ Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der modtager en sådan underretning, orienterer de underrettende myndigheder om, hvilke foranstaltninger der er truffet.

4. Medlemsstaterne skal sørge for, at der afslås at give adgang til havne i Fællesskabet for de i stk. 1 omhandlede skibe, der afsejler:

a) uden at opfylde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens kompetente myndigheder i inspektionshavnen, eller

b) der afsejler og nægter at overholde de gældende konventionskrav ved ikke at anløbe det udpegede reparationsværft.

~~får anløbsforbud i alle Fællesskabets havne~~ Dette adgangsforbud forbliver i kraft, indtil rederen eller operatøren over for den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet fuldt ud opfylder alle gældende konventionskrav.

5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, litra a) nr. i), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, litra b) nr. ii), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

Inden medlemsstaten udsteder forbuddet, kan den anmode om konsultationer med administrationen i det berørte skibs flagstat.

6. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan havnestatens myndigheder i tilfælde af *force majeure* eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn, på betingelse af at skibets reder, operatør eller skibsføreren har truffet forsvarlige egnede foranstaltninger, som opfylder de krav, myndighederne i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒ nyt

Artikel ~~12~~ 16 ~~12~~

Skibsinspektørernes faglige kvalifikationer

1. Inspektionen udføres udelukkende af skibsinspektører, som opfylder kvalifikationskriterierne i bilag ~~XII~~ XII ~~VI~~ ~~VI~~ ⇒ , og som af den kompetente myndighed er bemyndiget til at udføre havnestatskontrol ⇐ .
2. Hvis havnestatens myndigheder ~~den~~ kompetente myndighed ~~ikke~~ ikke har den nødvendige fagkundskab, kan ~~disse myndigheders~~ denne myndigheds skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.
3. ⇒ Den kompetente myndighed, ⇐ ~~Skibsinspektører~~ skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol, og de personer, der bistår dem, må ikke have nogen forretningsmæssig interesse i inspektionshavnen eller i de skibe, der inspiceres; skibsinspektørerne må heller ikke være ansat af eller arbejde for ikke-statslige organisationer, der udsteder ~~myndigheds-~~ myndigheds- ~~lovpligtige certifikater~~ og klasseifiktionscertifikater, eller som udfører de syn, der er nødvendige for at udstede disse skibscertifikater.
4. Hver skibsinspektør skal medbringe et personligt dokument i form af et identitetskort, som er udstedt af myndighederne ~~den~~ den kompetente myndighed ~~den~~ i overensstemmelse med ⇒ Kommissionens direktiv 96/40/EF¹³ ⇐ ~~den nationale lovgivning, og som bemyndiger ham til at udføre skibsinspektion.~~

↓ 95/21/EF

~~En fælles model for et sådant identitetskort udformes efter proceduren i artikel 19.~~

↓ nyt

5. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørernes kvalifikationer efterprøves, og at deres viden som omhandlet i bilag XII prøves, inden de får tilladelse til at udføre inspektioner, og hvert femte år derefter.
6. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørerne modtager relevant efteruddannelse i ændringer i havnestatskontrolordningen, som er fastsat i dette direktiv, og ændringer i konventionerne.
7. I samarbejde med medlemsstaterne udvikler og fremmer Kommissionen en harmoniseret fællesskabsordning for skibsinspektørers kvalifikationer og efteruddannelse.

¹³ EFT L 196 af 7.8.1996, s. 8.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒ nyt

Artikel ~~17~~ ~~13~~

Indberetninger fra lodser og havnemyndigheder

1. ⇒ Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger for at sikre, at deres lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat eller er i transit i en medlemsstat ~~Medlemsstaternes lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat, omgående~~ underretter ~~omgående~~ henholdsvis havnestatens eller kyststatens ~~kompetente myndighed~~ ~~myndigheder~~, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har ~~defekter~~ ~~fejl og mangler~~, som kan være til fare for sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har ~~defekter~~ ~~fejl og mangler~~, som kan påvirke skibets sikkerhed, eller som udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, underretter de omgående myndighederne i den pågældende havnestat.

↓ nyt

3. Medlemsstaterne pålægger lodser og havnemyndigheder at anvende indberetningsmodellen i bilag XIII eller en tilsvarende rapport, i elektronisk format, når dette er muligt.

Medlemsstaterne sikrer, at der følges op på defekter, som anmeldes af lodser og havnemyndigheder.

Medlemsstaterne forelægger hvert år Kommissionen en rapport om gennemførelsen af stk. 1 og 2, herunder nærmere oplysninger om, hvordan der er fulgt op på de defekter, som er anmeldt af lodser og havnemyndigheder.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒ nyt

Artikel 18 ~~14~~

Samarbejde

1. Hver medlemsstat ⇒ sikrer, at dens havnemyndigheder og andre relevante myndigheder eller organer meddeler den kompetente havnestatskontrolmyndighed følgende oplysninger, som de er i besiddelse af: ~~træffer de fornødne foranstaltninger til at etablere et samarbejde mellem sine myndigheder, sine havnemyndigheder og andre relevante myndigheder eller kommercielle organisationer, således at dens myndigheder kan få alle relevante oplysninger om skibe, der anløber dens havne.~~

⇒ – oplysninger meddelt i overensstemmelse med bilag III ⇐

⇒ – oplysninger om skibe, der ikke har opfyldt kravene om anmeldelse i overensstemmelse med dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF¹⁴ og 2002/59/EF¹⁵ samt, hvor det er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004 ⇐

⇒ – oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have opfyldt artikel 7 eller 10 i direktiv 2000/59/EF ⇐

⇒ – oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde. ⇐

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 11
(tilpasset)
⇒ nyt

2. Medlemsstaterne opretholder foranstaltninger til udveksling af oplysninger og samarbejde mellem deres kompetente myndighed og alle andre medlemsstaters kompetente myndigheder og den eksisterende operationelle forbindelse mellem deres kompetente myndighed, Kommissionen og inspektionsdatabasen informationssystemet ~~Sirenae, som er etableret i Saint-Malo, Frankrig.~~

⇒ Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at inspektionsdatabasen ajourføres på grundlag af kravene i medfør af dette direktiv. ⇐

Skibsinspektørerne konsulterer med henblik på udførelse af inspektionerne ~~i artikel 5, stk. 2, og artikel 7,~~ de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒ nyt

3. ⇒ Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at oplysningerne vedrørende inspektioner straks overføres til inspektionsdatabasen. ⇐

De oplysninger, der skal udveksles i medfør af dette stykke ~~stk. 2,~~ er dels dem, der er nærmere fastlagt i bilag X og XIV og alle oplysninger af relevans for udvælgelsen af skibe i henhold til artikel 5, stk. 4 ⇐.

¹⁴ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

¹⁵ EFT L 208 af 5.2.2002, s. 10.

↓1999/97/EF, Art. 1, nr. 2
(tilpasset)

Artikel ~~19~~ ~~15~~

~~Offentliggørelse~~ ~~Frigoelse~~ af oplysninger

↓1999/97/EF, Art. 1, nr. 2
(tilpasset)
⇒nyt

1. De kompetente myndigheder i hver enkelt medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ⇒ oplysninger om inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud offentliggøres i overensstemmelse med bilag XIV ~~de i bilag VIII, del I, opførte oplysninger om skibe, som er blevet tilbageholdt i eller nægtes adgang til en havn i den pågældende medlemsstat i løbet af den foregående måned offentliggøres mindst månedlig.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 12

~~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 Sirenae systemet. De offentliggøres via informationssystemet Equasis hurtigst muligt efter inspektionens afslutning eller ophævelsen af tilbageholdelsen.~~

↓1999/97/EF, Art. 1, nr. 2

~~3. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder med henblik på at fastsætte de i stk. 2 nævnte passende tekniske ordninger.~~

~~4. Sirenae informationssystemet ændres, hvis dette er hensigtsmæssigt, med henblik på at gennemføre ovennævnte krav.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 13
(tilpasset)

~~2.~~ ~~5.~~ Bestemmelserne i denne artikel berører ikke medlemsstaternes nationale lovgivning om erstatningsansvar.

↓nyt

Artikel 20

Sortliste over operatørs og rederiers præstationer

Kommissionen udarbejder og offentliggør hvert år en sortliste over operatørs og rederiers arbejdsindsats efter de i bilag XV fastsatte procedurer og kriterier.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

Artikel ~~21~~ ~~16~~

Godtgørelse af udgifter

1. Hvis der ved inspektion som omhandlet i artikel ~~7~~ og ~~8~~ ~~6~~ og ~~7~~ bekræftes eller konstateres fejl og mangler i forhold til kravene i den relevante konvention, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, skal alle udgifter i forbindelse med inspektionen under en sædvanlig regnskabsperiode afholdes af rederen ~~2~~, operatøren ~~3~~ eller dennes repræsentant i havnestaten.

2. Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel ~~15~~, stk. 4, og artikel 10 ~~11~~, stk. 4, opkræves hos skibets reder ~~2~~ eller operatør ~~3~~.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 14
(tilpasset)

~~3. 2a. Såfremt et fartøj 2 skib 3 tilbageholdes på grund af fejl og mangler eller manglende gyldige certifikater i henhold til artikel 9 og bilag VI, oppebæres alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen af skibets ejer eller reder eller operatør.~~

↓ 95/21/EF (tilpasset)

~~4. 3. Tilbageholdelsen kan ikke ophæves, før fuldstændig betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af udgifterne.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 15
(tilpasset)

Artikel ~~17~~ 22 ~~17~~

Oplysninger ~~om~~ til overvågning af gennemførelsen

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 15
(tilpasset)

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag XVI nævnte oplysninger med den i bilaget nævnte hyppighed.

↓nyt

Medlemsstaterne træffer alle egnede foranstaltninger til at sikre, at Kommissionen har fuld og ubegrænset adgang til alle data i den i artikel 18, stk. 2, nævnte inspektionsdatabase.

Artikel 23

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Fællesskabets havnestatskontrolordning generelt fungerer, i overensstemmelse med artikel 2. litra b), nr. i), i forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 15
(tilpasset)

Artikel ~~18~~ 24 ~~18~~

Udvalg

↓2002/84/EF, Art. 4, nr. 2
(tilpasset)

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)

nr. 2099/2002 af 5. november om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)¹⁶.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 15

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

Artikel ~~25~~ ~~19~~

Ændringsprocedure

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 16
(tilpasset)

Dette direktiv kan, uden at anvendelsesområdet udvides, ændres efter proceduren i artikel ~~24~~ ~~18~~, stk. 2, med henblik på:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 16
(tilpasset)
⇒nyt

a) at tilpasse forpligtelserne som anført i artikel ~~5~~ til 17 og 19 til 22 ~~5~~, ~~bortset fra de 25 % i stk. 1, og i artikel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 og 17,~~ og i de bilag, som disse artikler henviser til, på grundlag af de erfaringer, der indhøstes ved gennemførelsen af dette direktiv, og under hensyntagen til udviklingen ~~me~~ i ~~Paris~~ MOU.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
⇒nyt

b) at tilpasse bilagene for at tage hensyn til ~~ikrafttrådte~~ ændringer ~~af fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs og maritim sikring, og~~ ~~der er trådt i kraft,~~ af konventionerne og af protokoller, koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt af ~~Paris~~ MOU.

¹⁶ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

↓2002/84/EF, Art. 4, nr. 3, litra a)
(tilpasset)
⇒nyt

c) ⇒ at ændre definitionerne i, ⇐ og ~~stk. 1~~, at ajourføre listen ☒ i artikel 2 ☒ over internationale konventioner, der er relevante for dette direktiv.

↓2002/84/EF, Art. 4, nr. 3, litra b)

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

↓nyt

Artikel 26

Integration af den nye inspektionsordning i fællesskabslovgivningen

Der kan træffes yderligere foranstaltninger efter proceduren i artikel 24 for at:

- fastsætte værdier for hver risikoparameter; Flagstaters indsats og aspekter af klassifikationsselskabers og rederiers arbejdsindsats bør tillægges højere værdier end andre kriterier.
- fastsætte en sammensætning af risikoparametre svarende til hvert niveau af skibes risikoprofil
- opstille kriterier og procedurer afhængig af inspektionernes type og omfang
- opstille principper og fremgangsmåder i relation til medlemsstaternes inspektionsforpligtelser.

Kommissionen gennemgår hvert år den praktiske anvendelse af risikoparametre for skibe og fremsætter i nødvendigt omfang forslag efter proceduren i artikel 24, stk. 2, for at tilpasse parametrene på grundlag af de opnåede erfaringer eller de politiske mål, der søges opfyldt.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 17
(tilpasset)

Artikel ☒ 27 ☒ ~~19~~

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter, hvilke ☒ bestemmelser om ☒ sanktioner der skal anvendes ved ☒ for ☒ overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse ☒ i

medfør ☒ af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen ☒ s grovhed ☒ og have afskrækkende virkning.

↓2001/106/EF, Art. 3 (tilpasset)
⇒nyt

☒ Artikel 28 ☒

~~Gennemgang~~ ☒ Evaluering ☒

Kommissionen gennemfører en evaluering af direktivets gennemførelse senest ⇒ 18 måneder efter udløbet af fristen for direktivets gennemførelse ⇐ ~~22. juli 2006~~. Evalueringen omfatter en undersøgelse af bl.a. antallet af havnestatsinspektører i de enkelte medlemsstater og antallet af gennemførte inspektioner, inklusive obligatoriske udvidede inspektioner.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af denne ~~undersøgelse~~ ☒ evaluering ☒ og træffer på grundlag af denne evaluering afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt at forelægge forslag om ændring af direktivet eller forslag til yderligere lovgivning på dette område.



Artikel 29

Gennemførelse og meddelelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme artikel [...] og punkt [...] i bilag [...] [artikler eller dele heraf og punkter i bilagene, hvori der er foretaget materielle ændringer i forhold til det tidligere direktiv] inden for en frist på 18 måneder fra den i artikel 31 fastsatte dato. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.
2. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning og affattelsen af den pågældende oplysning.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
4. Desuden underretter Kommissionen regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne.

Artikel 30

Ophævelse

Direktiv 95/21/EF som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag XVII, del A, ophæves med virkning fra [datoen for det omarbejdede direktivs ikrafttræden], uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XVII, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XVIII.

Artikel 31

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel [...] og punkt [...] i bilag [...] [artikler eller dele heraf og punkter i bilagene, der er uændrede i forhold til det tidligere direktiv] finder anvendelse fra [ikrafttrædelsesdatoen for det omarbejdede direktiv].

Artikel 32

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles den [...]

På Europaparlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I

☒ UDVÆLGELSE AF ☒ SKIBE ☒ TIL SYN ☒ ~~DER FØRST OG FREMMEST SKAL SYNES~~

(jf. artikel 5, stk. 4 ~~2~~)

↓ nyt

A. Forpligtelser til inspektion

1. Den kompetente myndighed sikrer, at der foretages inspektion af alle skibe i havn eller ved en ankerplads med en målfaktor større end 50 i inspektionsdatabasen, bortset fra skibe, der er udvalgt til udvidet inspektion, under forudsætning af, at der mindst er forløbet en måned siden den seneste inspektion udført af en medlemsstat eller af en stat, der har undertegnet Paris MOU.
2. Ved udvælgelse af andre skibe til inspektion fastsætter de kompetente myndigheder prioriteringsrækkefølgen som følger:
 - a) skibene i dette bilags del B.I skal først udvælges til inspektion, uafhængig af deres målfaktor
 - b) skibene opført i del B.II udvælges i faldende orden afhængig af deres prioritetsrækkefølge ud fra værdien af deres målfaktor, jf. inspektionsdatabasen, under forudsætning af, at der mindst er forløbet en måned siden den seneste inspektion udført i en havn eller ved en ankerplads af en EU-medlemsstat eller i Paris MOU-regionen.
3. Medlemsstaterne undlader at inspicere skibe, der er blevet inspiceret af en medlemsstat i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen i de foregående seks måneder, under forudsætning af:
 - a) at skibet, for så vidt det ikke kommer i betragtning til udvidet inspektion, har en målfaktor lavere end 7,
 - b) at skibet ikke er en topprioritet i henhold til del B.I
 - c) at der ikke efter en tidligere inspektion er indberettet fejl og mangler
 - d) at der ikke som følge af begrundet mistanke bør udføres inspektion
 - e) at skibet ikke er omfattet af stk. 2, litra a).

4. Et syn, som en værstsstat har gennemført på en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj i henhold til artikel 6 og 8 i Rådets direktiv 1999/35/EF¹, betragtes alt efter omstændighederne som en mere detaljeret eller en udvidet inspektion og registreres således i inspektionsdatabasen. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, tilbageholdes skibet i overensstemmelse med artikel 13.

B. SKIBE, DER FØRST OG FREMMEST SKAL SYNES

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 1 (tilpasset)
⇒nyt

B. I. FAKTORER, DER MEDFØRER TOPPRIORITERING

Uafhængig af målfaktorens værdi skal følgende skibe synes med topprioritet:

1. Skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder har indberettet defekter mangler, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen (~~jf. direktiv 93/75/EF² og artikel 13 i nærværende direktiv~~) , eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. artikel 17 i dette direktiv .
2. Skibe, der ikke opfylder ⇒ de relevante krav om anmeldelse ⇐ ~~forpligtelserne i direktiv 93/75/EF~~ ⇒ som omhandlet i dette direktivs artikel 6, samt i direktiv 2000/59/EF, direktiv 2002/59/EF og i givet fald forordning (EF) nr. 725/2004. ⇐
3. Skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse.

↓nyt

4. Skibe, der er blevet indberettet af en medlemsstat for manglende overholdelse af anbefalingen om navigation i indsejlingen til Østersøen, jf. bilagene til IMO Resolution MSC.138(76).

¹ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

² ~~EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.~~

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2, og bilag nr. 1 (tilpasset)
→₁ 1999/97/EF, Art. 1, nr. 3 og bilag nr. 1, litra a)
⇒nyt

5. 4. Skibe, om hvilke der er foretaget indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en berettiget interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssig forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser rapporten eller klagen for åbenbart ubegrundet; ~~identiteten på den person, der foretager indberetningen eller klagen, må ikke afsløres over for skibets fører eller reder.~~

6. 5. Skibe,

- a) der har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen
- b) der er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand
- c) der har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og -procedurer ikke er blevet fulgt, eller
- d) på anden måde har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet.

7. 6. Skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet →₁ eller trukket tilbage ← fra deres klasse inden for de sidste seks måneder ⇒ siden den seneste inspektion udført i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen ⇐.

↓nyt

8. Skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt i overensstemmelse med artikel 9 i direktiv XX/XX om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

⊗ B. ⊗ II. GENEREL MÅLFAKTOR

⇒ Den kompetente myndighed udvælger nedenstående skibe i faldende orden afhængig af deres prioritetsrækkefølge ud fra værdien af deres målfaktor, jf. inspektions-databasen. ⇐ ~~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 Paris MOU. Foreligger de nødvendige oplysninger i den forbindelse ikke, baserer medlemsstaterne sig på de data, der foreligger i ⊗ inspektionsdatabasen ⊗ ~~Sirenae~~, og inspicerer de skibe, der ⊗ ikke findes i inspektionsdatabasen ⊗ ~~ikke er blevet registreret i Sirenae 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, ⊗ hvis certifikater - både myndighedscertifikaterne for ⊗ ~~for hvilke de lovpligtige certifikater om~~ skibets konstruktion og udstyr, som er udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og ~~hvor~~ klasseifikationscertifikaterne ⊗ - ⊗ er udstedt af organisationer, der ikke er anerkendt i henhold til [Rådets direktiv 94/57/EF].
4. Skibe, hvis flagstat ⊗ har en tilbageholdelsesprocent, der beregnet ud fra de seneste tre kalenderårs inspektioner, jf. registret i inspektionsdatabasen, berettiger til optagelse ⊗ ~~er opført~~ på den sortliste, som ⊗ er defineret ⊗ ~~offentliggøres~~ i årsrapporten fra Paris MOU.
5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn ⇒ eller ankerplads ⇐ i en medlemsstat på visse betingelser, f.eks.:
 - a) fejl og mangler, der skal være udbedret før afsejlingen
 - b) fejl og mangler, der skal udbedres i næste anløbshavn
 - c) fejl og mangler, der skal udbedres inden 14 dage
 - d) fejl og mangler, hvortil der er knyttet andre specifikke betingelser.Hvis der er truffet foranstaltninger i forbindelse med skibet, og alle fejl og mangler er blevet afhjulpet, tages dette i betragtning.
6. Skibe, hvor der er blevet konstateret fejl og mangler under en tidligere inspektion, alt efter antallet af fejl og mangler.
7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn ⇒ eller ankerplads ⇐.

8. Skibe fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til dette direktivs artikel 2.
9. Skibe, der er klassificeret i et klassifikationsselskab, ⇨ hvis præstationsniveau beskrives som "lavt" eller "meget lavt" i tabellen over "treårige tilbageholdelsesprocenter opdelt på klassifikationsselskaber", som offentliggøres af Paris MOU ⇨ ~~hvis mangelfrekvens ligger over gennemsnittet.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 19
(tilpasset)
⇨nyt

10. Skibe i kategorierne i bilag VIII, del B ~~V, del A.~~

11. Skibe, der er over 13 år gamle.

~~Myndighederne skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i den generelle målfaktor i Sirenac-informationssystemet i henhold til MOU, bilag I, afsnit I. 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.~~

Med henblik på artikel 8, stk. 3 ~~7, stk. 4~~, skal den generelle målfaktor ~~dog~~ ikke tage hensyn til punkt 10.

⇨ Med henblik på punkt 4 og 9 træder de af Paris MOU definerede lister i kraft den 1. juli hvert år efter det kalenderår, som statistikkerne bygger på. ⇨

BILAG II**Hovedelementer i Fællesskabets ordning for havnestatsinspektion
(jf. artikel 5, stk. 2)**

Følgende elementer skal indføres i Fællesskabets ordning for havnestatsinspektion:

I. - SKIBES RISIKOPROFIL

Et skibs risikoprofil fastlægges ved at kombinere følgende parametre:

a) Skibstype

Passagerskibe, olie- og kemikalietankskibe, gastankskibe og bulkskibe anses for at indebære en højere risiko.

b) Skibets alder

Ældre skibe anses for at indebære en højere risiko.

c) Flagstatens præstationer

- i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for EU og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for EU og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en lavere risiko.
- iii) Skibe fra en flagstat, for hvilken en uafhængig revision i henhold til koden for implementeringen af bindende IMO-instrumenter har dokumenteret overensstemmelse med de relevante instrumenter, anses for at frembyde en lavere risiko.

d) Anerkendte organisationer

- i) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i EU og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i EU og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en lavere risiko.
- iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF, anses for at frembyde en lavere risiko.

e) Rederiets præstationer

- i) Skibe fra et rederi med en lav eller meget lav præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Den Europæiske Union og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe fra et rederi med en høj præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Den Europæiske Union og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en lavere risiko.

f) Tidligere inspektioner i Den Europæiske Union og Paris MOU-regionen

- i) Skibe, som mere end en gang er tilbageholdt, anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af de seneste 36 måneder, og som har haft få fejl og mangler, anses for at frembyde en lavere risiko.

De i første afsnit nævnte risikoparametre sammenholdes for at fastlægge følgende skibsrisikoprofiler:

- høj risiko
- standardrisiko
- lav risiko

Ved fastlæggelsen af disse risikoprofiler vil der blive lagt mest vægt på parametrene for flagstatens, anerkendte organisationers og rederiernes præstationer.

II – INSPEKTION AF SKIBE

Skibe, der anløber Fællesskabets havne, er omfattet af periodiske inspektioner med jævne mellemrum og yderligere inspektioner, når uventede faktorer gør sig gældende.

1. Periodiske inspektioner

Intervallerne mellem de periodiske inspektioner fastlægges ud fra skibets risikoprofil. Intervallet mellem periodiske inspektioner af skibe i højrisikogruppen må ikke overstige 6 måneder. Intervallerne mellem de periodiske inspektioner af skibe i andre risikogrupper skal være længere, jo lavere risikoen er.

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

- Alle skibe med en højrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 6 måneder. Højrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 5. måned.
- Alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 10. måned.

- Alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

Skibe, for hvilke følgende uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion.

- Skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen.
- Skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Den Europæiske Union eller i Paris MOU-regionen.
- Skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse.
- Skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen.
- Skibe,
 - der har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen
 - der er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand
 - der har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og -procedurer ikke er blevet fulgt,
 - på anden måde har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet, eller
 - ikke har overholdt de af IMO vedtagne anbefalinger om navigation.
- Skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder har indberettet defekter, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. dette direktivs artikel 17.
- Skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse som omhandlet i dette direktivs artikel 6, samt i direktiv 2000/59/EF, direktiv 2002/59/EF og , hvor dette er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004.
- Skibe, for hvilke der er foretaget indberetning eller klaget fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en berettiget interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssig forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet
- Skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end 3 måneder siden.

- Skibe, om hvilke der er indberettet udestående fejl og mangler
- Skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods
- Skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet.

3. Inspektionens omfang

Periodiske og yderligere inspektioner omfatter en undersøgelse af på forhånd definerede områder for hvert skib, og de vil variere afhængig af skibstypen, inspektionstypen og resultaterne af den tidligere havnestatskontrol. Der udføres grundige periodiske inspektioner af højrisikoskibe og skibe, der på grund af deres type og alder frembyder en højere risiko, og grundige fornyede inspektioner af skibe, for hvilke der er udstedt adgangsforbud i overensstemmelse med bilag XII.

Inspektionsdatabasen rummer elementer, hvormed der kan udpeges risikoområder, som skal kontrolleres ved hver inspektion.

III – MEDLEMSSTATERNES INSPEKTIONSFORPLIGTELSE

Medlemsstaterne bidrager ligeligt til opfyldelsen af målet om at inspicere alle skibe, som kan underkastes inspektion, og som anløber EU's havne.

En medlemsstat udfører en andel af det samlede antal inspektioner, der stilles krav om i Paris MOU-regionen. Denne andel fastsættes på grundlag af antallet af skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne, i forhold til det samlede antal skibe, der anløber havne i hver medlemsstat.

Derudover evalueres medlemsstaternes opfyldelse af ovennævnte mål ud fra antallet af fejlslagne periodiske inspektioner.

Der opstilles i givet fald en mekanisme med henblik på en retfærdig fordeling af inspektionerne mellem medlemsstaterne.

BILAG III**Anmeldelse****(jf. artikel 6)**

1. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, som kan gøres til genstand for en udvidet inspektion i henhold til artikel 8, stk. 1, og som er på vej til en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, anmelder de nedennævnte oplysninger til havnemyndigheden eller en anden udpeget myndighed eller instans, mindst tre dage før den forventede ankomst til havnen eller ankerpladsen eller før afsejlingen fra den foregående havn eller ankerplads, hvis sejladsens varighed er under tre dage:

- a) Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- b) planlagt varighed af ophold i havn
- c) for tankskibe:
 - i. konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog
 - ii. lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inertede
 - iii. lastens omfang og art
- d) planlagte operationer i destinationshavnen eller ved -ankerpladsen (lastning, losning, andet)
- e) planlagte lovpligtige skibssyn og omfattende vedligeholdelses- og reparationsarbejde, der skal udføres i destinationshavnen eller ved -ankerpladsen
- f) dato for den seneste udvidede inspektion i Paris MOU.

2. Operatører, agenter eller førere af andre skibe, der er på vej til en havn i en medlemsstat, meddeler deres ankomst i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2002/59/EF.

3. Ved modtagelsen af de ovenstående oplysninger videresender havnemyndigheden eller -instansen disse oplysninger til den myndighed, der varetager havnestatskontrollen. Oplysningerne sendes ad elektronisk vej, når dette er muligt.

4. De procedurer og formater, som medlemsstaterne opstiller i forbindelse med dette bilag, skal opfylde de relevante bestemmelser i direktiv 2002/59/EF med hensyn til skibes anmeldelser.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

BILAG ~~IX~~ IV ~~IX~~ H

LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER

↓ 95/21/EF

(jf. artikel ~~7~~ 7, stk. 1)

1. Internationalt målebrev (1969)
2. – Sikkerhedscertifikat for passagerskibe
- Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe
- Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe
- Radiotelefonisikkerhedscertifikat for lastskibe
- Radiotelefonisikkerhedscertifikat for lastskibe
- Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe

↓ 1999/97/EF, Art. 1, nr. 4, litra a)

- Undtagelsescertifikat, i givet fald inklusive lastfortegnelse

↓ 95/21/EF

- Sikkerhedscertifikat for lastskibe.

↓ nyt

3. Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC).

4. Skibshistorik.

↓ 95/21/EF

5. ~~3~~ Internationalt egnedescertifikat for transport af flydende gasser i bulk
- Egnedescertifikat for transport af flydende gasser i bulk.
6. ~~4~~ Internationalt egnedescertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk

- Egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk.
- ~~7. 5.~~ Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening.
- ~~8. 6.~~ Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af giftige flydende stoffer i bulk.
- ~~9. 7.~~ Internationalt lastelinjecertifikat (1966)
 - Internationalt undtagelses-lastelinjecertifikat.
- ~~10. 8.~~ Oliejournal, del I og II.
- ~~11. 9.~~ Ladningsjournal.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 20,
litra a)
⇒nyt

- ~~12. 10.~~ Dokument vedrørende skibets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document)
- ~~13. 10a.~~ Certifikater ⇒ eller andre dokumenter ⇐ udstedt i overensstemmelse med STCW-konventionen.

↓95/21/EF

- ~~14. 11.~~ Lægeattester, jf. ILO-konvention nr. 73 om lægeundersøgelse af søfarende.

↓nyt

- 15. Oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord (ILO-konvention nr. 180 og STCW 95).
- 16. Registre over søfarendes arbejds- og hviletider (ILO-konvention nr. 180).

↓95/21/EF

- ~~17. 12.~~ Stabilitetsoplysninger.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag
nr. 2.1

- ~~18. 13.~~ Kopi af overensstemmelsesdokument og certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (SOLAS, kapitel IX).

↓ 95/21/EF (tilpasset)

19. ~~14.~~ Certifikater vedrørende skibets skrogstyrke og maskineri udstedt af den ~~de~~ pågældende anerkendte organisation ~~klassifikations~~selskab (forlanges kun, hvis skibet opretholder sin klasse i en ~~et~~ anerkendt organisation ~~klassifikations~~selskab).

↓ 98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 2.2
⇒ nyt

20. ~~15.~~ Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods.

21. ~~16.~~ Sikkerhedscertifikat til højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer.

22. ~~17.~~ Specialliste eller manifest eller detaljeret lastplan for farligt gods.

23. ~~18.~~ Skibsjournal over prøver og øvelser ⇒ , herunder sikringsøvelser, ~~samt~~ journal over syn og vedligeholdelse af redningsudstyr og arrangementer ⇒ samt brandslukningsmateriel og -foranstaltninger .

24. ~~19.~~ Sikkerhedscertifikat for skibe, der er indrettet til særlige formål.

25. ~~20.~~ Sikkerhedscertifikat for mobil offshore-boreenhed.

26. ~~21.~~ For olietankeres vedkommende, journal over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad (oliejournal).

27. ~~22.~~ Mønstringsliste, brandslukningsplan og for passagerskibe en plan for begrænsning af skader.

28. ~~23.~~ Katastrofeplan i tilfælde af olieforurening om bord.

29. ~~24.~~ Synsrapporter (for bulkskibe og olietankere).

30. ~~25.~~ Rapporter om tidligere syn i forbindelse med havnestatskontrol.

31. ~~26.~~ For ro-ro passagerskibe: oplysninger om A/A-maximum ratio.

32. ~~27.~~ Dokument, der autoriserer korntransport.

33. ~~28.~~ Lastsikringsmanual.

↓ 1999/97/EF, Art. 1, nr. 4, litra b)

34. ~~29.~~ Plan for behandling af affald og affaldsjournal.

35. ~~30.~~ Beslutningsstøttesystem for skibsførere af passagerskibe.
36. ~~31.~~ Plan for SAR-samarbejde for passagerskibe i fast rutefart.
37. ~~32.~~ Liste over operationelle begrænsninger for passagerskibe.
38. ~~33.~~ Hæfte for bulkskibe.
39. ~~34.~~ Plan for lastning og losning af bulkskibe.
-

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 20,
litra b) (tilpasset)

40. ~~35.~~ Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for olieforureningsskade (den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening).
-

↓nyt

41. Certifikater i henhold til direktiv 2006/XX/XX om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed.
42. Certifikat i henhold til forordning (EF) nr. XXXX/2006 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under skibstransport ad søvejen eller indre vandveje.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 3 (tilpasset)
→₁ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 21

BILAG ~~⊗~~ V ~~⊗~~ III

EKSEMPLER PÅ "BEGRUNDET MISTANKE", SOM MEDFØRER EN MERE DETALJERET INSPEKTION

(jf. artikel ~~7~~ 6, stk. 3)

1. Skibe i henhold til bilag I, del B.I og B.II, stk. ~~II-1-3~~, ~~II-1-4~~, ~~II-1-5b~~, II-5c, →₁ og II-8 ←.
2. Oliejournalen er ikke blevet ført korrekt.
3. Kontrollen af certifikater og andre dokumenter (~~se artikel 6, stk. 1, litra a), og stk. 2~~) viser, at der foreligger unøjagtigheder.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 3 (tilpasset)

4. Der er tegn på, at besætningsmedlemmerne ikke opfylder kravene ~~⊗~~ til kommunikation om bord ~~⊗~~ i artikel ~~⊗~~ 17 ~~⊗~~ § i ~~⊗~~ Europa-Parlamentets og ~~⊗~~ Rådets direktiv ~~⊗~~ 2001/25/EF¹ ~~⊗~~ ~~94/58/EF~~ af ~~22. november 1994~~ om ~~minimumsuddannelsesniveaut for søfarende.~~

↓nyt

5. Et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller bevisets indehaver er ikke den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til.
6. Skibet har en skibsfører, officerer eller menige, der er i besiddelse af beviser udstedt af et tredjeland, der ikke har ratificeret STCW-konventionen.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 3

- ~~7.~~ 5. Det fremgår tydeligt, at last og andre operationer ikke udføres under sikre forhold eller i henhold til IMO's retningslinjer, f.eks. at iltindholdet i inertgasforsyningssystemet til lasttankene er over det foreskrevne maksimumsniveau.
- ~~8.~~ 6. Et olietankskibs fører er ikke i stand til at fremvise journalen over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad.

¹ EFT L 136 af 18.5.2001, s. 17.

9. ~~7.~~ Der foreligger ikke en ajourført mønstringsliste, eller mandskabet er ikke klar over deres pligter i tilfælde af brand, eller hvis skibet beordres rømmet.
10. ~~8.~~ Der er udsendt forkerte nødsignaler, der ikke er blevet efterfulgt af korrekte annulleringsprocedurer.
11. ~~9.~~ Der mangler det i konventionerne krævede væsentlige udstyr eller arrangementer.
12. ~~10.~~ Der forekommer udpræget uhygiejniske forhold om bord.
13. ~~11.~~ Det fremgår tydeligt af skibsinspektørens generelle indtryk og iagttagelser, at skrog eller skibskonstruktion er behæftet med alvorlige fejl eller mangler, der kan indebære en risiko for skibets konstruktion, vandtæthed og vejrtæthed.
14. ~~12.~~ Der foreligger oplysninger om eller bevis for, at skibsføreren eller besætningen ikke er fortrolige med væsentlige funktioner om bord i forbindelse med skibets sikkerhed eller forureningsbekæmpelse, eller at sådanne funktioner ikke er blevet varetaget.
-

↓nyt

15. Der foreligger ingen oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord eller registre over søfarendes arbejds- og hviletider.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag
nr. 4 (tilpasset)
⇒nyt

BILAG ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(jf. artikel ~~7~~ 6, stk. ~~5~~ 5)

1. Principles of safe manning (IMO-resolution ~~IX~~ A.890(21) med ændringer) ~~IX~~
~~A.481(XII) med bilag, som indeholder bilag I Contents of Minimum Safe Manning Document og bilag 2 Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning).~~
2. Bestemmelserne i International Maritime Dangerous Goods Code (den internationale kode for søtransport af farligt gods).
3. Publikationen fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO): Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures.
4. Bilag I til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol ⇒ og de relevante instrukser eller retningslinjer, der er udstedt af Paris MOU ⇐.

↓nyt

5. IMO Resolution MSC.159(78) (vedtaget den 21. maj 2004) "Interim guidance on control and compliance measures to enhance maritime security" (Midlertidig vejledning om kontrol- og overvågningsforanstaltninger til forbedring af den maritime sikring).

BILAG VII**Procedurer for sikringskontrol af skibe**

(jf. artikel 7, stk. 6)

A. Forud for ombordstigning.

1. Denne vejledning gælder kun skibe omfattet af artikel 3, stk. 1-3, i forordning (EF) nr. 725/2004, så længe de ikke fører den havnestats flag, hvor inspektionen foregår.

2. Skibsinspektører bør have kendskab til sikringsniveauet i den havnefacilitet, hvor et skib skal inspiceres.

3. Sikringsrelaterede indberetninger og klager, der modtages af skibsinspektører forud for ombordstigning på skibet, bør videregives til den kompetente sikringsmyndighed¹, som træffer beslutning om, hvilke sikringsinspektioner udført af behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmænd der skal gives forrang.

4. Selv om ansvaret for skibets sikring påhviler skibsføreren, kan denne ikke nægte en behørigt bemyndiget skibsinspektør adgang med henblik på inspektion. Der kan opstå tilfælde, hvor det er bydende nødvendigt at gennemføre en inspektion efter reglerne om havnestatskontrol, men hvor skibsføreren forsøger at begrænse inspektionen af sikringshensyn. Hvis skibsinspektøren anser dette for urimeligt, bør han rådføre sig med den kompetente sikringsmyndighed.

5. Skibsinspektørerne bør være klar over, at beskyttelsesforanstaltningerne om bord på et skib på sikringsniveau 3 kan begrænse omfanget af havnestatskontrollens sikkerhedsmæssige inspektion.

Eksempelvis kan det forekomme, at en storstilet katastrofeøvelse ikke tillades. Den kompetente sikringsmyndighed kan også indskrænke havnestatens kontrolaktivitet under visse omstændigheder.

B. Indledende inspektion

Skibsinspektøren bør ved den indledende inspektion:

1. i forbindelse med ankomsten til, ombordstigningen på og gennemgangen af skibet notere sig sikringsaspekter, jf. de relevante retningslinjer i Paris MOU, under hensyntagen til det sikringsniveau, der er pålagt af havnen og skibet. Det påhviler ikke skibsinspektører at kontrollere sikringssystemet, og de bør kun tage de aspekter i betragtning, der fremkommer under udførelsen af deres sædvanlige pligter om bord.

¹ Den af staten udpegede myndighed for sikringsforanstaltninger.

2. kontrollere, at det internationale skibssikringscertifikat (ISSC) eller det midlertidige ISSC befinder sig om bord, at det er gyldigt og udstedt af skibets administration, en af denne bemyndiget organisation eller af en anden stat på administrationens anmodning.

3. spørge føreren om, hvilket sikringsniveau skibet opfylder, og verificere, at dette mindst svarer til det niveau, havnen har pålagt.

4. ved kontrollen af andre dokumenter anmode om belæg for, at der er gennemført sikringsøvelser med hensigtsmæssige intervaller – mindst hver tredje måned, men også efter visse udskiftninger i besætningen – (ISPS-kodens del A, punkt 13 og del B, afsnit 13.6 og 13.7) og søge oplysninger om øvelser, som skibet har deltaget i.

5. kontrollere optegnelserne som minimum for de 10 seneste anløbssteder, herunder eventuelle grænseflader mellem skib og havn eller grænseflader mellem skibe, idet der for hver grænseflade bør findes oplysninger om:

- det sikringsniveau, som gælder for skibet, og i givet fald særlige eller yderligere sikringsforanstaltninger,
- at de relevante sikringsforanstaltninger på skibet blev opretholdt i forbindelse med eventuelle aktiviteter mellem skibe.

6. vurdere, om skibets nøglepersonale kan kommunikere effektivt med hinanden.

C. Begrundet mistanke

1. Skibsinspektøren kan under havnestatskontrollens indledende inspektion på følgende måde fastslå, at der på baggrund af begrundet mistanke må kræves yderligere foranstaltninger til kontrol af sikringen:

1.1. ISSC er ikke gyldigt eller er udløbet

1.2. Skibets sikringsniveau er lavere end havnens

1.3. Øvelser i relation til skibets sikring er ikke udført

1.4. Optegnelser over de seneste 10 grænseflader mellem skib og havn- eller mellem skibe er ufuldstændige

1.5. Beviser for eller konstatering af, at skibets nøglepersonale ikke kan kommunikere med hinanden

1.6. Beviser på grundlag af observationer for, at der findes alvorlige fejl og mangler i sikringsforanstaltningerne

1.7 Oplysninger fra tredjeparter, f.eks. rapporter eller klager vedrørende sikringen

1.8 Skibet er i besiddelse af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISSC), der løbende er udstedt efterfølgende, og et af skibets eller rederiets formål med at anmode om et sådant certifikat ifølge skibsinspektørens professionelle bedømmelse er at undgå fuld overensstemmelse med SOLAS 74 kapitel XI-2 og ISPS-kodens del A ud over den periode, hvor det oprindeligt

udstedte midlertidige certifikat er gældende. ISPS-kodens Del A omhandler, under hvilke omstændigheder et midlertidigt certifikat kan udstedes.

2. Hvis der ud fra ovenstående forhold hersker begrundet mistanke, informerer skibsinspektøren øjeblikkeligt den kompetente sikringsmyndighed (medmindre skibsinspektøren også er en behørigt bemyndiget, sikringsansvarlig embedsmand). Den kompetente sikringsmyndighed beslutter efterfølgende, hvilke yderligere kontrolforanstaltninger der er behov for i betragtning af sikringsniveauet, jf. SOLAS 74, kapitel XI.
3. Begrundet mistanke af andre grunde end de ovennævnte kan kun fastslås af den behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmand.

D. Yderligere kontrolforanstaltninger

1. Findes der intet internationalt skibssikringscertifikat (ISSC) eller midlertidigt ISSC om bord, tilbageholder skibsinspektøren skibet og anvender tilbageholdelsesproceduren i dette direktivs bilag XI.
2. Den kompetente sikringsmyndighed træffer beslutning om alle andre kontrolforanstaltninger. Disse er opført i SOLAS 74, kapitel XI-2.
3. Medmindre andet fremgår af fællesskabslovgivningen, national lovgivning og andre ordninger kan den kompetente sikringsmyndighed anmode skibsinspektøren om at foretage yderligere kontrol, inden en beslutning træffes, eller indtil de behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmænd kan komme om bord på skibet.

Denne kontrol bør begrænses til:

- a) kontrol af, at en sikringsplan findes om bord, og at der findes en sikringsofficer (SSO) om bord på skibet
- b) kontrol af, at skibets fører og mandskab, navnlig SSO, vagthavende officerer og den eller de person(er), der varetager adgangskontrollen, er bekendt med vigtige sikringsprocedurer om bord på skibet
- c) kontrol af, at der er etableret kontakt mellem SSO og havnefacilitetens sikringsofficer
- d) kontrol af, at der findes optegnelser over vedligeholdelsen af skibets sikringssystem, herunder:
 - intern revision og gennemgang af sikringsaktiviteter
 - periodisk gennemgang af skibets sikringsvurdering
 - periodisk gennemgang af skibets sikringsplan
 - gennemførelse af eventuelle ændringer af skibets sikringsplan
 - vedligeholdelse, kalibrering og prøvning af ombordværende sikringsudstyr, herunder test af skibets sikringsalarmsystem

e) kontrol af optegnelser over eventuelle:

- sikringstrusler
- brud på sikringen
- ændringer i sikringsniveauer
- kommunikation i relation til skibets sikring.

4. Når den eneste mulighed for at kontrollere eller afhjælpe manglende overholdelse består i at gennemgå de relevante krav i skibets sikringsplan, kan begrænset adgang til netop de dele af planen, som vedrører den manglende overholdelse, tillades i særlige tilfælde, men udelukkende med den berørte flagstats eller skibsførers samtykke. Disse specifikke dele er opført i ISPS-kodens del A.

5. Nogle af planens bestemmelser vedrørende visse fortrolige oplysninger kan ikke inspiceres, medmindre den pågældende flagstat indvilger heri.

Disse specifikke dele er opført i ISPS-kodens del A.

6. Hvis den kompetente sikringsmyndighed træffer yderligere kontrolforanstaltninger, der begrænser omfanget af eller forhindrer færdiggørelsen af havnestatskontrollens sikkerhedsinspektion, skal skibsinspektøren holde kontakt med den kompetente sikringsmyndighed og tilstræbe at færdiggøre sikkerhedsinspektionen, når skibet frigives. Princippet om ikke unødigt at forsinke et skib gælder fortsat. Er der konstateret brud på sikringen, berettiger det dog normalt skibsinspektøren til at færdiggøre den indledende sikkerhedsinspektion eller fortsætte, hvis en begrundet mistanke giver anledning til en mere detaljeret inspektion af ikke-sikringsrelaterede aspekter.

7. Beslutter den kompetente sikringsmyndighed at udvise skibet, bør skibsinspektøren tilse, at den kompetente sikringsmyndighed har fuldt kendskab til de potentielle konsekvenser for sikkerheden og/eller miljøet ved, at skibet forlader kajen og/eller afsejler. Dette kan omfatte risici, der opstår ved, at lasteoperationer må indstilles. Den kompetente myndighed bør træffe beslutning om de nødvendige foranstaltninger på grundlag af alle risici.

8. Tilbageholdes et skib af andre hensyn end hensyn til sikringen, men udvises inden den endelige frigivelse, tæller dette med i det antal tilbageholdelser, som medfører et adgangsforbud i overensstemmelse med artikel 10.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

BILAG VIII

PROCEDURER FOR UDVIDET INSPEKTION AF SKIBE

(jf. artikel 8)

↓nyt

A. FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSE AF UDVIDET INSPEKTION

Ved modtagelsen af en forudgående anmeldelse fra et skib, der kan underkastes en udvidet inspektion, skal den kompetente myndighed uden ophold meddele skibet, om der vil blive gennemført en udvidet inspektion.

Rederen eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at den udvidede inspektion kan gennemføres.

Medmindre andet fremgår af de kontrolforanstaltninger, der kræves af hensyn til sikringen, skal sådanne skibe blive i havnen eller ved ankerpladsen, indtil inspektionen er afsluttet.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
⇒nyt

B. SKIBSKATEGORIER, DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION (JF. ARTIKEL 8 7, STK. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe, der er over ⇒ 12 ⇐ 10 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
2. Bulkskibe, der er over 12 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Olie-tankskibe med en bruttotonnage på over 3 000 GT, og som er mere end ⇒ 12 ⇐ 15 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)
⇒nyt

4. Passagerskibe, der er over ~~12~~ ~~15~~ år gamle, undtagen passagerskibe som nævnt i artikel 2, litra a) og b), i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22

~~B. OPLYSNINGER, DER MEDDELES MYNDIGHEDERNE~~

~~(jf. artikel 7, stk. 3, litra a))~~

~~A. navn~~

~~B. flag~~

~~C. eventuelt IMO-identifikationsnummer~~

~~D. dødvægt i ton~~

~~E. skibets byggedato på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater~~

~~F. for tankskibe:~~

~~F.a. konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog~~

~~ii. lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inerte~~

~~F.c. lastens omfang og art~~

~~G. sandsynlige ankomsttidspunkter til destinationshavnen eller lodsstationen som krævet af myndighederne~~

~~H. planlagt varighed af ophold i havn~~

~~I. planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)~~

~~J. planlagte lovpligtige skibssyn og omfattende vedligeholdelses- og reparationsarbejde, der skal udføres i destinationshavnen.~~

C. PROCEDURER FOR UDVIDET INSPEKTION AF BESTEMTE SKIBSKATEGORIER (jf. artikel ~~87~~, stk. ~~45~~)

En udvidet inspektion skal omfatte mindst følgende, dog under hensyn til den praktiske gennemførlighed eller eventuelle begrænsninger i forbindelse med personers sikkerhed, skibet eller havnen. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre

udførelse af visse operationer om bord i fare, f.eks. lastoperationer, hvis der samtidig med operationerne kræves udført prøver, som påvirker dem direkte.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

1. SKIBE GENERELT (kategorier i afsnit A pkt. B)

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
⇒nyt

- ⇒ Simuleret svigt i hovedstrømforsyningen ⇐ (strømafbrydelsestest).
~~Strømafbrydelse 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

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

For gas- og kemikalietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 pkt. C.1 følgende:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22

- Lasttankkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.

- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder deres kalibrering. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr (sugepumper) med et tilstrækkeligt 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 egnethedscertifikatet 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 egnethedscertifikatet 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-BULKSKIBE~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

For ~~massegodsskibe~~ bulkskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under ~~punkt 1~~ pkt. C.1 følgende forhold:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22

- Eventuel korrosion i dæmaskineriets fundamenter.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskotter.
- Adgang til lastrum.
- Kontrol af, at følgende dokumenter befinder sig om bord, kontrol af dem og bekræftelse af, at flagstaten eller klassifikationsselskabet har påtegnet dem:
 - (1) strukturelle synsrapporter
 - (2) rapporter om skibets tilstand
 - (3) rapporter om tykkelsesmålinger
 - (4) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolution A.744(18).

4. OLIETANKSKIBE

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

For olietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under ~~punkt 1~~
☒ pkt. C.1 ☒ følgende forhold:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22

- Fastinstalleret skumslukningssystem på dækket.
- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.
- Inspektion af brandspjæld til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inert gas.
- Ballasttanke: mindst en af ballasttankene i skibets lastområde skal i første omgang undersøges fra tankens mandehul/adgangen fra dækket, og den skal undersøges indefra, hvis skibsinspektøren fastslår, at der er klar begrundelse for yderligere inspektion.
- Kontrol af, at følgende dokumenter befinder sig om bord, kontrol af dem og bekræftelse af, at flagstaten eller klassifikationssekselskabet har påtegnet dem:
 - (1) strukturelle synsrapporter
 - (2) rapporter om skibets tilstand
 - (3) rapporter om tykkelsesmålinger
 - (4) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolution A.744(18).

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

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

Udvidet inspektion for passagerskibe omfatter foruden forholdene under
☒ pkt. C.1 ~~☒ del C, punkt 1~~, følgende forhold:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 22

- 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 med skibsførerens eller rederens samtykke fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn. Skibsinspektørerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver eller fremkalde situationer, der efter skibsførerens skøn kan bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 22
(tilpasset)

BILAG IX XI

↓ nyt

**BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADGANGSFORBUD TIL FÆLLESSKABETS
HAVNE**

(jf. artikel 10)

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 25

~~A. SKIBSKATEGORIER MED ADGANGSFORBUD I FÆLLESSKABETS HAVNE~~

~~(jf. artikel 7b, stk. 1)~~

~~1. Gas- og kemikalietankskibe~~

~~2. Massegodsskibe~~

~~3. Olie-tankskibe~~

~~4. Passagerskibe~~

↓ nyt

A. KRITERIER FOR ADGANGSFORBUD (jf. artikel 10, stk. 1)

1. Adgangsforbuddet gælder alle skibe fra flagstater, hvis tilbageholdelsesprocent berettiger til optagelse på den af Paris MOU opstillede sorte eller grå liste, for så vidt skibene har været tilbageholdt, eller der er udstedt forbud mod sejlads i henhold til Rådets direktiv 99/35/EF mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet MOU.
2. Med henblik på gennemførelsen af stk. 1 træder den af Paris MOU definerede liste i kraft den 1. juli hvert år.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)
⇒nyt

B. B. PROCEDURER FOR ADGANGSFORBUD TIL FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel ~~10, stk. 17b, stk. 10~~)

1. Hvis betingelserne i pkt. A ~~artikel 7b~~ er overholdt, underretter myndigheden i den havn ⇒ eller ved den ankerplads ⇐, hvor ~~anden eller~~ tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, ~~alt efter omstændighederne,~~ skriftligt ⇒ skibsføreren ⇐ ~~kaptajnen samt skibets ejer eller reder~~ om, ⇒ at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen eller ankerpladsen ⇐ ~~nedlægges adgangsforbud mod skibet.~~ ⇒ Adgangsforbuddet træder i kraft, når skibet har forladt havnen eller ankerpladsen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet. ⇐
2. Myndigheden ⇒ sender en genpart af adgangsforbuddet til ⇐ ~~meddeler også skriftligt sin beslutning til~~ flagstatens administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater ⇒ og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU ⇐, Kommissionen ~~for De Europæiske Fællesskaber, Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ og Paris MOU-sekretariatet. ⇒ De kompetente myndigheder ajourfører også omgående databasen med oplysninger om adgangsforbuddet. ⇐

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

↓nyt

3. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra udstedelsen af forbuddet, og først når betingelserne i pkt. 4.-10. er opfyldt.

Får skibet pålagt et yderligere adgangsforbud, skal perioden være tolv måneder. En senere tilbageholdelse i en havn i Fællesskabet medfører, at skibet varigt forbydes adgang til Fællesskabets havne og ankerpladser.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)
⇒nyt

4. 2 For at få adgangsforbuddet ophævet skal ~~ejeren eller~~ rederen eller operatøren rette en formel anmodning til myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Denne anmodning skal ledsages af et ⇒ dokument, som udstedes af ⇐ ~~certifikat fra~~ flagstatens administration, ⇒ efter at en af flagstatsadministrationen behørigt bemyndiget skibsinspektør har aflagt besøg om bord og konstateret ⇐ ~~om~~, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i de internationale konventioner. ⇒ Flagstatsadministrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord. ⇐

5. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, når det er relevant, ledsages af et ⇒ dokument udstedt af ⇐ ~~certifikat fra~~ det klassifikationselskab, hvor skibet er klassificeret, ⇒ efter at en inspektør fra klassifikationselskabet har aflagt besøg om bord, hvori det anføres ⇐ ~~om~~, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. ⇒ Klassifikationselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord. ⇐

6. ~~3~~ Adgangsforbuddet kan kun ophæves ⇒ efter udløbet af den i stk. 3 omtalte tremåneders periode og ⇐ efter fornyet inspektion af skibet i en godkendt havn ⇒ eller ved en godkendt ankerplads ⇐, ~~der godkendes af inspektørerne fra myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet, og hvis der til medlemsstatens tilfredshed forelægges dokumentation for, at fartøjet fuldt ud overholder gældende krav i de internationale konventioner.~~

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)
⇒nyt

~~Hvis den godkendte havn er beliggende i Fællesskabet, ⇒ Hvis den godkendte havn eller ankerplads befinder sig i en medlemsstat, ⇐ kan ⇒ denne stats ⇐ medlemsstatens myndighed ☒ på opfordring af ⇐ ☒ i destinationshavnen efter aftale med myndigheden i den medlemsstat, der ⇒ udstedte ⇐ nedlagde adgangsforbuddet, give skibet tilladelse til at ⇒ anløbe den godkendte havn for at udføre den fornyede inspektion. ⇐ fortsætte til den pågældende destinationshavn med det ene formål at kontrollere, at skibet opfylder de betingelser, der er nævnt i stk. 2 ⇒ I dette tilfælde må der ikke udføres lasteoperationer i havnen, før adgangsforbuddet er ophævet. ⇐~~

↓nyt

7. Hvis den tilbageholdelse, der førte til udstedelsen af et adgangsforbud, vedrører fejl og mangler i skibets konstruktion, kan de kompetente myndigheder, som udstedte adgangsforbuddet, forlange, at visse områder, bl.a. lastrum og tanke, gøres tilgængelige for undersøgelse under den fornyede inspektion.

8. Den fornyede inspektion gennemføres af den kompetente myndighed i den medlemsstat, som nedlagde adgangsforbuddet eller af den kompetente myndighed i destinationshavnen efter aftale med den kompetente myndighed i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Den kompetente myndighed kan forlange, at en fornyet inspektion varsles op til 14 dage i forvejen. Der skal til medlemsstatens tilfredshed forelægges dokumentation for, at fartøjet fuldt ud overholder gældende krav i de internationale konventioner.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)

9. Den fornyede inspektion foretages som en udvidet inspektion, der mindst skal omfatte alle de relevante punkter i bilag VIII ~~V~~, ~~del~~ pkt. C.
-

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25

10. Alle omkostninger ved denne udvidede inspektion afholdes af ~~eieren eller~~ rederen eller operatøren.
-

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)
⇒nyt

11. ~~4.~~ Hvis resultatet af den udvidede inspektion er tilfredsstillende for medlemsstaten, jf. bilag VIII, pkt. C ~~stk. 2~~, ophæves adgangsforbuddet , og skibets reder informeres skriftligt herom. ~~Skibets ejer eller reder informeres skriftligt herom.~~

12. Myndigheden meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationselskab, de øvrige medlemsstater ⇒ de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU ⇐, Kommissionen ~~for De Europæiske Fællesskaber~~, ~~Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ og Paris MOU-sekretariatet. ⇒ De kompetente myndigheder ajourfører også omgående databasen med oplysninger om ophævelsen af adgangsforbud. ⇐

- § 13. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne stilles til rådighed i ~~Sirena-systemet~~ inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel ~~15~~ 19 og i bilag ~~VIII~~ XIV.

BILAG XII

International krav og fællesskabskrav til udstyr til optegnelse af rejsedata (VDR-systemer)

~~Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, skal have et VDR-system, som opfylder funktionskravene i IMO-resolution A.861 (20) og prøvningskravene i standard 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Komité (IEC), når de anløber en havn i Fællesskabet:~~

~~a) passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere~~

~~b) ro-ro passagerskibe, der er bygget før den 1. juli 2002: senest ved den første inspektion den 1. juli 2002~~

~~c) andre passagerskibe end ro-ro passagerskibe, der er bygget før den 1. juli 2002: senest den 1. januar 2004~~

~~d) andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3 000 og derover, og som er bygget den 1. juli 2002.~~

~~Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, og som er bygget før den 1. juli 2002, skal have et VDR-system, som opfylder de relevante IMO-standarder, når de anløber en havn i Fællesskabet:~~

~~a) lastskibe med en bruttotonnage på 20 000 og derover: senest den dato, der er fastlagt af IMO, eller hvis IMO ikke har truffet beslutning herom, senest den 1. januar 2007~~

~~b) lastskibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, men under 20 000: senest den dato, der er fastlagt af IMO, eller hvis IMO ikke har truffet beslutning herom, senest den 1. januar 2008.~~

BILAG ~~X~~ ~~X~~ ~~X~~

Inspektionsrapport

(jf. artikel 11 ~~8~~)

Inspektionsrapporten skal mindst omfatte følgende:

I. GENERELT

1. Den 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. Skibstype ⇒ (som anført på certifikatet for sikker skibsdrift) ⇐
6. IMO-nummer
7. Kaldesignal
8. Tonnage (gt)
9. Dødvægt i ton (hvis relevant)
10. Byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
11. Den eller de anerkendte organisation(er)
~~Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne~~, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til skibet
12. Den eller de anerkendte organisation(er)
~~Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne~~, og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med gældende konventioner
13. Navn og adresse på skibets ~~ejer eller~~ reder eller operatør
14. Navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet fartøjet, og typen af charter for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse

16. Angivelse af, at detaljerede oplysninger vedrørende en inspektion eller en tilbageholdelse, kan offentliggøres.

II. OPLYSNINGER VEDRØRENDE INSPEKTIONEN

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt det eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato
2. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere detaljeret eller en udvidet inspektion)

↓nyt

3. Havn og dato for det seneste mellemliggende eller årlige syn og angivelse af den organisation, som har udført synet

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25

- ~~4. 3.~~ Inspektionstype (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion)
- ~~5. 4.~~ Fejlens og manglernes art
- ~~6. 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 fejl og mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse (henvisninger til konventionerne, hvis relevant)
- ~~4. 4.~~ Oplysninger om det seneste mellemliggende eller årlige syn
- ~~4. 5.~~ I givet fald angivelse af, om det klassifikationselskab eller andet private organ, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
- ~~5. 6.~~ Trufne foranstaltninger.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

BILAG ~~IX~~ XI ~~IX~~ ~~XI~~

KRITERIER FOR TILBAGEHOLDELSE AF ET SIKB

(jf. artikel 13 ~~9~~, stk. 4 ~~3~~)

INDLEDNING

Skibsinspektørens afgørelse af, om fejl og mangler, der er konstateret under en inspektion, gør tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, baseres på kriterierne i ~~IX~~ pkt. ~~IX~~ ~~punkt~~ 1 og 2.

~~Punkt~~ ~~IX~~ Pkt. ~~IX~~ 3 indeholder eksempler på fejl og mangler, der alene kan gøre tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, jf. artikel ~~9~~ 13, stk. 4.

↓ 98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 5.1

Hvis årsagen til en tilbageholdelse skyldes skader som følge af en ulykke, som skibet har været ude for undervejs til en havn, udstedes der ingen ordre til tilbageholdelse, forudsat at:

- a) der er taget tilbørligt hensyn til de krav om rapportering, der er indeholdt i SOLAS 74 Regulation 1/11 (c) vedrørende underretning af flagstatens administration, den udpegede skibsinspektør eller den godkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat
- b) skibsføreren eller rederen inden skibets anløb af havn har meddelt myndighederne de nærmere omstændigheder omkring ulykken og de opståede skader samt oplysninger om den krævede meddelelse til flagstatsmyndigheden
- c) der fra skibets side er truffet passende foranstaltninger til udbedring af skaden, til myndighedens tilfredshed, og
- d) myndighederne, efter at de er blevet underrettet om udbedringsarbejdets afslutning, har sikret sig, at de skader og mangler, der entydigt udgjorde en risiko for sikkerhed, sundhed og miljø, er blevet afhjulpet.

↓ 95/21/EF

1. FUNDAMENTALE KRITERIER

Skibsinspektøren anvender følgende kriterier, når han på grundlag af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes:

Varighed:

Skibe, som det ville være uforsvarligt at lade afsejle, skal tilbageholdes efter den første inspektion uden hensyn til det tidsrum, skibet skal tilbringe i havn.

Kriterier:

Et skib skal tilbageholdes, hvis dets fejl og mangler er så alvorlige, at skibsinspektøren bør aflægge skibet et nyt besøg for at sikre sig, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

Det er ensbetydende med, at der er tale om så alvorlige fejl og mangler, at det er nødvendigt, at skibsinspektøren aflægger et nyt besøg om bord. Det gør dog ikke et sådant besøg obligatorisk i alle tilfælde. Det indebærer, at myndighederne på den ene eller den anden måde, helst ved et nyt besøg, skal kontrollere, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

2. ANVENDELSE AF DE FUNDAMENTALE KRITERIER

Skibsinspektørens afgørelse af, om konstaterede fejl og mangler på et skib er så alvorlige, at skibet bør tilbageholdes, træffes på følgende grundlag:

1. Har skibet de relevante og gyldige dokumenter?
2. Er skibet bemandedet i henhold til dokumentet om skibes mindstebemanning?

Skibsinspektøren skal under inspektionen desuden vurdere, om skibet og/eller besætningen er i stand til:

3. sikker sejlads under den forestående sejlads
4. sikker håndtering, transport og overvågning af ladningen under den forestående sejlads
5. sikker drift af maskinrummet under den forestående sejlads
6. korrekt fremdrift og styreevne under den forestående sejlads
7. om fornødent at foretage effektiv brandbekæmpelse overalt på skibet under den forestående sejlads
8. om fornødent at foretage hurtig og sikker evakuering af skibet samt gennemføre redningsaktioner under den forestående sejlads
9. at forhindre miljøforurening under den forestående sejlads
10. at sikre tilstrækkelig stabilitet under den forestående sejlads
11. tilstrækkelig sikring af, at skibet er vejrtæt under den forestående sejlads
12. om fornødent at kommunikere med omverdenen i en katastrofesituation under den forestående sejlads

13. sikring af forsvarlige og hygiejniske forhold om bord under den forestående sejlads.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 23, litra a)

14. i tilfælde af en ulykke at afgive så mange oplysninger som muligt.

↓95/21/EF

Hvis et af disse spørgsmål besvares benægtende, må det under hensyn til alle konstaterede fejl og mangler stærkt overvejes at tilbageholde skibet. Flere mindre alvorlige fejl og mangler kan også gøre en tilbageholdelse af skibet berettiget.

3. Som hjælp for skibsinspektøren under anvendelse af disse retningslinjer følger nedenfor, grupperet under de relevante konventioner og/koder, en liste over fejl og mangler, der anses for at være så alvorlige, at de kan gøre en tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget. Listen er ikke udtømmende.

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 5.2

~~Dog er de mangler på området for STCW 78, der er anført nedenfor under punkt 3.8, de eneste årsager til en tilbageholdelse i medfør af denne konvention.~~

↓ 95/21/EF (tilpasset)
→₁ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 23, litra b)
⇒nyt

3.1. *Generelt*

→₁ Manglende gyldige certifikater og dokumenter ← som foreskrevet i de relevante konventioner. Skibe, der fører en ikke-konventionsstats flag, eller som ikke har gennemført en anden relevant konvention, er imidlertid ikke berettiget til certifikater i henhold til denne konvention eller andre relevante konventioner. Manglende obligatoriske certifikater er derfor ikke i sig selv en tilbageholdelsesgrund for disse skibe; under anvendelse af klausulen om ikke gunstigere behandling skal skibet dog opfylde alle væsentlige dele af bestemmelserne, inden det afsejler.

3.2. *Områder under SOLAS-konventionen (henvisninger i parentes)*

1. Svigt i den korrekte funktion af fremdriftsmaskineriet og andet væsentligt maskineri samt i elektriske anlæg
2. Manglende renholdelse af maskinrummet, for store mængder olieholdige blandinger i rendestenene, isolering af rør, herunder olieforurenede

- udstødningsrør i maskinrummet, ukorrekt funktion af læsepumpeanordningerne
3. Svigt i den korrekte funktion af nødgeneratorer, -belysning, -batterier og -kontakter
 4. Svigt i den korrekte funktion af hoved- og hjælpestyreanlæg
 5. Manglende, utilstrækkelig mængde af eller alvorlig beskadigelse på personlige redningsmidler, redningsbåde og udsætningsanordninger
 6. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller væsentlig beskadigelse af brandmeldeanlæg, brandalarmer, brandslukningsudstyr, fast installeret brandslukningsudstyr, ventilationsspjæld, brandspjæld, hurtiglukkere, således at de ikke kan anvendes til den tiltænkte brug
 7. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af brandslukningsudstyr på dækket
 8. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller alvorlig beskadigelse af navigationslys, signalfigurer eller lydsignalapparater
 9. Manglende radioudstyr til udsending af nødsignaler og meddelelser om sikkerhed, eller svigt i dets korrekte funktion
 10. Manglende eller svigt i den korrekte funktion af navigationsudstyr, under hensyn til SOLAS-reglement V/16.2 ~~V/12(e)~~
 11. Manglende ajourførte søkort, og/eller alle andre relevante nautiske publikationer, der er nødvendige for den påtænkte sejlads; dog kan et typegodkendt elektronisk kortvisnings- og informationssystem (ECDIS), der benytter officielle data, ~~elektroniske kort~~ anvendes i stedet for nævnte kort
 12. Mangel på ikke gnistdannende ventilatorer fra lastpumperummene (~~SOLAS-reglement II-2/59.3.1~~).

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 5.3 (tilpasset)

13. Alvorlige operationelle fejl og mangler som beskrevet i afsnit 5.5 i bilag I til Paris MOU.
14. Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanning.

↓2001/106/EF Art. 1, nr. 23, litra c)

15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til Solas 74, kapitel XI, regel nr. 2.

~~16. Manglende eller fejlbehæftet VDR-system, når anvendelse af en sådan er obligatorisk.~~

↓ 95/21/EF (tilpasset)

3.3. **Områder under IBC-koden (~~henvisninger i parentes~~)**

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten (~~16.2~~)
2. Manglende eller beskadigede overtrykssikkerhedsanordninger (~~8.2.3~~)
3. Elektriske anlæg, der aldrig har opfyldt sikkerhedskravene, eller som ikke svarer til kodens krav (~~10.2.3~~)
4. Mulighed for antændelse i farlige områder ~~som omhandlet under 10.2 (11.3.15)~~
5. Overtrædelse af særlige krav (~~15~~)
6. Overskridelse af den højst tilladte lastmængde pr. tank (~~16.1~~)
7. Utilstrækkelig varmebeskyttelse af følsomme produkter (~~16.6~~).

3.4. **Områder under IGC-koden (~~henvisninger i parentes~~)**

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten (~~18.1~~)
2. Manglende lukkeanordninger til opholdsrum eller tjenesterum (~~3.2.6~~)
3. Skotter, der ikke er gastætte (~~3.3.2~~)
4. Defekte luftsluser (~~3.6~~)
5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler (~~5.6~~)
6. Manglende eller defekte sikkerhedsventiler (~~8.2~~)
7. Elektriske anlæg, der ikke er egensikre (eksplosionssikre), eller som ikke svarer til kodens krav (~~10.2.4~~)
8. Ventilatorer i lastområdet fungerer ikke (~~12.1~~)
9. Overtryksanordningerne for lasttankene fungerer ikke (~~13.4.1~~)
10. Defekt gasdetektionsanlæg og/eller detektionsanlæg for giftige gasser (~~13.6~~)
11. Transport af stoffer uden gyldigt inhibitorcertifikat, hvor der skal tilsættes en inhibitor (~~17/19~~).

3.5. *Områder under konventionen om lastelinjer*

1. Væsentlige områder med skader, korrosion eller huller i yderklædningen og tilhørende forstærkning i dæk og skrog, som påvirker sødygtigheden eller skibets styrke til at modstå lokal belastning, medmindre der er foretaget en tilstrækkelig midlertidig reparation for sejlads til en havn med henblik på endelig reparation
2. Konstateret utilstrækkelig stabilitet
3. Mangel på tilstrækkelige og pålidelige oplysninger i godkendt form, der hurtigt og på en nem måde giver skibsføreren mulighed for at arrangere skibets ladning og ballast på en sådan måde, at der altid og under varierende forhold under sejladserne er en tilstrækkelig sikker stabilitetsmargen, og at der ikke forekommer en urimelig påvirkning på skibets konstruktion
4. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller defekte lukkeanordninger, lugelukningsanordninger og vandtætte døre
5. Overlastning
6. Manglende eller ulæselige dybgangsmærker.

3.6. *Områder under MARPOL-konventionen, bilag I (~~henvisninger i parentes~~)*

1. Manglende, alvorlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af oliefiltreringsanlæg, olieudtømmingsovervågningen og -kontrolsystemet eller 15 ppm alarmanordningerne
2. Utilstrækkelig resterende kapacitet i slop- og/eller slamtanken til den påtænkte sejlads
3. Oliejournal foreligger ikke (~~20(5)~~)
4. Installation af uautoriserende by-pass ventiler til lænsning.

↓ 2001/106/EF, Art. 1, nr. 23,
litra d)

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

↓ 95/21/EF (tilpasset)

3.7. *Områder under MARPOL-konventionen, bilag II (~~henvisninger i parentes~~)*

1. Ingen P& A-manual
2. Ladningen er ikke kategoriseret (~~3(4)~~)

3. Ingen lastejournal (~~9(6)~~)
4. Transport af olielignende stoffer uden at kravene herfor er opfyldt eller uden relevant ændring af certifikatet (~~14~~)
5. Installation af uautoriserende by-pass ventiler til lænsning.

↓nyt

3.8. Områder under MARPOL-konventionen, bilag V

1. Ingen plan for håndtering af affald
2. Ingen affaldsjournal
3. Skibets besætning er ikke bekendt med kravene angående bortskaffelse/udtømming i planen for håndtering af affald.

↓95/21/EF (tilpasset)

⇒nyt

~~3.8~~ 3.9 Områder under STCW-konventionen ⇒ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF ⇐

↓98/42/EF, Art. 1, nr. 2 og bilag nr. 5.4

⇒nyt

1. De søfarende besidder ikke noget sønæringsbevis, har ikke et fyldestgørende sønæringsbevis, har ikke nogen gyldig dispensation eller kan ikke dokumentere, at der er indgivet ansøgning til flagstatens administration om en påtegning.
- ⇒ 2. Godtgørelse af, at et bevis er erhvervet på en svingagtig måde, eller at bevisets indehaver er ikke den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til. ⇐
- ~~3. 2.~~ Manglende overensstemmelse med flagstatsadministrationens krav om sikker bemanning.
- ~~4. 3.~~ Mangelfuld opfyldelse af de krav, som flagstatsadministrationen stiller til bro- og maskinvagterne.
- ~~5. 4.~~ Der på en vagt mangler en kvalificeret person, der kan betjene det udstyr, der er af væsentlig betydning for sikker navigering, radiokommunikation eller forebyggelse af havforurening.
- ~~6. 5.~~ Der foreligger ikke bevis for faglig kompetence for de opgaver, besætningen pålægges i forbindelse med skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening.

7. 6. Manglende evne til på den første vagt at stille vagthold ved begyndelsen af en sørejse, og til derefter at fremskaffe vagtafløsere, der er tilstrækkeligt udhvilede og i øvrigt egnede til at forrette tjeneste.

↓95/21/EF (tilpasset)

⇒nyt

3.10 ~~3.9~~ **Områder under ILO-konventionerne**

1. Utilstrækkelig proviantering til sejlads til næste havn
 2. Mangel på tilstrækkeligt drikkevand til sejlads til næste havn
 3. Udpræget uhygiejniske forhold om bord
 4. Ingen opvarmningsmuligheder i kamre, opholdsrum m.m. på et skib, der sejler i områder, hvor temperaturerne kan være meget lave
 5. Usædvanligt store mængder affald, blokering med udrustning eller last eller på anden måde uforsvarlige forhold i korridorer/opholdsrum.
- ⇒ 6. Tydelige tegn på, at det vagthavende mandskab på den første vagt eller efterfølgende vagtafløsninger hæmmes af træthed. ⇐

3.11 ~~3.10~~ **Områder, der måske ikke gør tilbageholdelse berettiget, men hvor f.eks. lasteoperationer må indstilles**

Svigt i den korrekte funktion (eller vedligeholdelse) af inertgasanlægget, lasterelateret udstyr eller maskineri anses for tilstrækkelig grund til at standse lasteoperationer.

↓ 95/21/EF (tilpasset)
→₁ Berigtigelse til 95/21/EF (EFT L 291 af 14.11.1996, s. 42)

BILAG ~~X~~ XII ~~X~~ ~~VII~~

SKIBSINSPEKTØRERS MINIMUMSKVALIFIKATIONER

→₁ (jf. artikel ~~16~~ ~~12~~, stk. 1 og 5) ←

↓ nyt

1. Skibsinspektørerne skal være i besiddelse af passende teoretisk viden og have praktiske erfaringer med skibe og skibsdrift. De skal være i stand til at håndhæve kravene i de internationale konventioner og i havnestatskontrollens relevante procedurer. Denne viden og kompetence i håndhævelse af internationale krav og fællesskabskrav skal opnås med dokumenterede uddannelsesprogrammer, herunder eksamen og fornyelse, i de intervaller, der er anført i artikel 16.

↓ 95/21/EF (tilpasset)

~~1. Skibsinspektører skal af medlemsstatens myndigheder være bemyndiget til at udføre havnestatskontrol. Skibsinspektører skal~~

2. Skibsinspektører skal som minimum være i besiddelse af enten:

↓ nyt

- a) relevante kvalifikationer opnået på en søfarts- eller navigationsskole og sejlerfaring som certificeret skibsofficer, der er eller har været indehaver af et gyldigt STCW-regl. II/2 eller III/2 bevis, eller

↓ 95/21/EF (tilpasset)

⇒ nyt

- b) eksamensbevis ⇒, der anerkendes af den kompetente myndighed, ⇐ som skibssingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år ⇒ eller ⇐
- c) en relevant universitetsgrad eller tilsvarende, og være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører.

3. Skibsinspektører skal have arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne.

4. En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under 2. litra a) ~~litra a) og b)~~, skal i en periode på mindst fem år have arbejdet til søs som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet.

~~og være i besiddelse af~~

~~a) bevis som skibsfører, der sætter dem i stand til at tage kommandoen over et skib på 1 600 BT og derover, jf. STCW, Reg. eller~~

~~b) bevis som maskinchef, der sætter dem i stand til at udføre dette arbejde om bord på et skib, hvis hovedmaskineri har en maskineffekt på 3 000 kW og derover, jf. STCW, Reg. eller~~

~~e) eksamensbevis som skibsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år.~~

~~En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under litra a) og b), skal i en periode på mindst fem år have arbejdet til søs som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet.~~

~~eller~~

~~Skibsinspektører skal:~~

~~have en relevant universitetseksamen eller tilsvarende uddannelse, og~~

~~være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører, og~~

~~have arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne.~~

5. ~~3.~~ Skibsinspektører skal mundtligt og skriftligt kunne kommunikere med søfarere på det mest talte sprog til søs.

4. ~~Skibsinspektører skal have passende kendskab til bestemmelserne i de internationale konventioner og de relevante procedurer for havnestatskontrol.~~

6. ~~5.~~ Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan også godkendes, hvis de på datoen for direktivets vedtagelse er ansat hos en medlemsstats myndigheder til at udføre havnestatskontrol.

↓nyt

7. Hvis de i artikel 7, stk. 5, omhandlede inspektioner i en medlemsstat udføres af inspektører fra havnestatskontrollen, skal disse inspektører være i besiddelse af relevante kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring inden for maritim sikring. Dette omfatter normalt:
- a) en god forståelse for maritim sikring, og hvordan den finder anvendelse på de funktioner, der undersøges
 - b) et godt praktisk kendskab til sikringsteknologier og -teknikker
 - c) kendskab til inspektionsprincipper, -procedurer og -teknikker
 - d) praktisk kendskab til de funktioner, der undersøges.

↓nyt

BILAG XIII

Indberetning fra lodser eller havnemyndigheder til havnestat eller kyststat

(jf. artikel 17, stk. 1)

Dato	
Havn/position	

Skibsoplysninger

Navn	
IMO-nummer	
Kaldesignal	
Flag	

Fejl og mangler

Beskrivelse	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Sejladsoplysninger

Fra (havn/ankerplads)		Dato	
Til (havn/ankerplads)		Dato	

Foranstaltninger iværksat af den kompetente myndighed

Beskrivelse	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Lodsens / havnerepræsentantens navn:

Den kompetente myndighed:

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 24
(tilpasset)

BILAG XIV ~~VIII~~

**Offentliggørelse af oplysninger vedrørende ~~tilbageholdelser og inspektioner~~ ,
tilbageholdelser og adgangsforbud i medlemsstaternes havne**

(jf. artikel 19, stk. 1, ~~15~~)

↓nyt

1. Medlemsstaterne offentliggør oplysningerne i nedenstående afsnit 3.1 og 3.2 på et offentligt tilgængeligt websted senest 72 timer efter, at inspektionen er afsluttet, tilbageholdelsen er ophævet, eller der er nedlagt adgangsforbud.
 2. Kommissionen offentliggør regelmæssigt oplysninger på et websted om skibe, som er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne i medfør af artikel 10 og 15.
-

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 24
(tilpasset)
⇒nyt

3. ~~I~~ Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 19, stk. 1, ~~15~~, skal omfatte følgende:
- a) skibets navn
 - b) IMO-nummer
 - c) skibstype
 - d) tonnage (gt)
 - e) byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
 - f) navn og adresse på skibets rederi ~~ejer eller reder~~
 - g) for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet ~~fartøjet~~, og typen af charter
 - h) flagstat
- ~~klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til det pågældende skib~~

~~klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til det pågældende skib i overensstemmelse med gældende konventioner, inklusive angivelse af de udstedte certifikater~~

↓nyt

i) klasse- og myndighedscertifikater i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner og den myndighed eller organisation, der har udstedt hvert af de pågældende certifikater, samt udstedelses- og udløbsdato

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 24
(tilpasset)
⇒nyt

~~havn og dato for seneste udvidede inspektion og angivelse af eventuel tilbageholdelse~~

j) havn og dato for seneste ⇒ mellemliggende eller årlige ⇐ udvidede syn ⇒ af certifikaterne i ovenstående litra i) ⇐ og angivelse af den ⇒ myndighed eller ⇐ organisation, som har udført synet

~~antallet af tilbageholdelser i de seneste 24 måneder~~

k) ⇒ dato, ⇐ land, og havn ⇒ eller ankerplads ⇐, hvor tilbageholdelsen har fundet sted

~~dato for ophævelse af tilbageholdelsen~~

~~tilbageholdelsens varighed, angivet i dage~~

~~antallet af konstaterede fejl og mangler og grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde~~

~~beskrivelse af de af myndighederne og, hvis det er relevant, klassifikationsselskabet truffne opfølgingsforanstaltninger i forbindelse med tilbageholdelsen~~

~~når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde~~

~~i givet fald angivelse af, om det klassifikationsselskab eller andet private organ, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse~~

~~beskrivelse af de foranstaltninger, der er 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.~~

4.H

⇒ For tilbageholdte skibe skal de i henhold til artikel 19 offentliggjorte oplysninger også omfatte: ⇐ ~~De oplysninger om inspicerede skibe, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 2, skal omfatte følgende:~~

~~skibets navn~~

~~IMO-nummer~~

~~skibstype~~

~~tonnage (gt)~~

~~byggeår~~

~~navn og adresse på skibets ejer eller reder~~

~~for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af fartøjet, og typen af charter~~

~~flagstat~~

~~klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til det pågældende skib~~

~~klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til det pågældende skib i overensstemmelse med gældende konventioner, inklusive angivelse af de udstedte certifikater~~

~~land, havn og dato, hvor inspektion blev foretaget~~

~~antallet og karakteren af fejl og mangler.~~

a) antallet af tilbageholdelser i de seneste ⇒ 36 ⇐ ~~24~~ måneder

b) dato for ophævelse af tilbageholdelsen

c) tilbageholdelsens varighed, angivet i dage

d) grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde

e) i givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse

f) beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft

g) når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde.

↓nyt

BILAG XV

Sortliste over rederier

(jf. artikel 20)

Sortlisten over rederierne omfatter navn og adresse på:

- driftsselskaber og rederier, der driver et eller flere skibe, som har fået forbud mod at anløbe en medlemsstats havn i løbet af de seneste 12 måneder
- driftsselskaber og rederier, der driver en flåde, hvoraf mere end et skib er tilbageholdt i en medlemsstats havn i løbet af de seneste 12 måneder
- driftsselskaber eller rederier med et skib, der mere end en gang er tilbageholdt i en medlemsstats havn i løbet af de seneste 12 måneder.

↓2001/106/EF, Art. 1, nr. 25
(tilpasset)
⇒nyt

BILAG ~~XVI~~ ~~X~~

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen i henhold til artikel 17

☒(jf. artikel 22)☒

1. Medlemsstaterne meddeler senest den 1. ~~april~~ juli hvert år Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det foregående år.

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

Oplysningerne sendes til Kommissionen under anvendelse af nedenstående skema⁽¹⁾⁽²⁾.

Havn/område	Antal fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører ☒ (A) ☒	Antal deltidsbeskæftigede skibsinspektører ☒ (B) ☒	Omregning ☒ af (B) ☒ til fuldtidsækvivalenter ☒ (C) ☒	☒ I alt ☒ ☒ (A+C) ☒
Havn X ...				
Havn Y ...				
I ALT				

⁽¹⁾ Hvis de inspektioner, der gennemføres inden for rammerne af havnestatskontrollen, kun udgør en del af skibsinspektørernes arbejde, skal det samlede antal skibsinspektører omregnes til et antal ækvivalente fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører. ⇒Arbejder den samme skibsinspektør i mere end en havn eller et geografisk område, tælles den gældende deltidsækvivalent i hver havn.↵

☒ ⁽²⁾ ☒ 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 skibsinspektør, eller et team af skibsinspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant. ~~Samme inspektør kan arbejde i mere end en havn/et geografisk område.~~

1.2. Samlet antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan. ⇒Tallet skal angive det antal fremmede skibe, som er omfattet af direktivet, og som anløb deres havne på nationalt plan. Hvert skib tælles kun én gang.↵

2. Medlemsstaterne skal enten

a) hver ⇨ tredje ⇨ ~~sjette~~ måned tilsende Kommissionen en liste over bevægelserne for de individuelle skibe, der har anløbet deres havne eller anmeldt ankomst til en ankerplads til en havnemyndighed, bortset fra regelmæssig færgedrift ⇨ for passagerer og gods ⇨, med angivelse af ~~skibenes~~ IMO-nummer, ~~og ankomsttidspunkt~~ ⇨ dato ⇨ samt havn eller ankerplads for hver af skibets bevægelser. ⇨ ~~eller som alternativ~~ ⇨ Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk. Denne liste forelægges inden 4 måneder efter udløbet af den periode, dataene vedrører. ⇨

⇨og⇨

b) ~~meddele Sirenas IMO-nummer og ankomsttidspunkt for de skibe, der dagligt har anløbet deres havne, bortset fra regelmæssig færgedrift. Medlemsstaterne skal~~ tilsende Kommissionen ⇨ særskilte ⇨ ~~en~~ oversigter over den regelmæssige færgedrift ⇨, dels af passagerer dels af gods ⇨, der er nævnt i litra a) ~~og b)~~, senest seks måneder efter gennemførelsen af dette direktiv og derefter hver gang, der indtræffer forandringer i den regelmæssige færgedrift. ⇨Listen skal for hvert skib indeholde dets IMO-nummer, navn og den rute, skibet har fulgt. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk. ⇨



BILAG XVII

Del A

Ophævet direktiv med dets ændringer (jf. artikel 30)

Rådets direktiv 95/21/EF
(EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)

Rådets direktiv 98/25/EF
(EFT L 133 af 7.5.1998, s. 19)

Kommissionens direktiv 98/42/EF
(EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40)

Kommissionens direktiv 1999/97/EF
(EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67)

Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv 2001/106/EF
(EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17)

Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv 2002/84/EF
(EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53)

kun artikel 4

Del B

Liste over frister for gennemførelse i national ret (jf. artikel 30)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
Direktiv 95/21/EF	30. juni 1996
Direktiv 98/25/EF	30. juni 1998
Direktiv 98/42/EF	30. september 1998
Direktiv 1999/97/EF	13. december 2000
Direktiv 2001/106/EF	22. juli 2003 ¹
Direktiv 2002/84/EF	23. november 2003

¹ I artikel 3, i direktiv 2001/106/EF er det fastsat, at "Kommissionen gennemfører en evaluering af direktivets gennemførelse senest 22. juli 2006. Evalueringen omfatter en undersøgelse af *bl.a.* antallet af havnestatsinspektører i de enkelte medlemsstater og antallet af gennemførte inspektioner, inklusive obligatoriske udvidede inspektioner. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af denne undersøgelse og træffer på grundlag af denne evaluering afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt at forelægge forslag om ændring af direktivet eller forslag til yderligere lovgivning på dette område".



BILAG XVIII

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
Artikel 1, de indledende ord	Artikel 1, de indledende ord
Artikel 1, første led	Artikel 1, litra a)
Artikel 1, andet led	Artikel 1, litra b)
Artikel 2, de indledende ord	Artikel 2, de indledende ord
Artikel 2, stk. 1, de indledende ord	Artikel 2, stk. 1, de indledende ord
Artikel 2, stk. 1, første led	Artikel 2, stk. 1, litra a)
Artikel 2, stk. 1, andet led	Artikel 2, stk. 1, litra b)
Artikel 2, stk. 1, tredje led	Artikel 2, stk. 1, litra c)
Artikel 2, stk. 1, fjerde led	Artikel 2, stk. 1, litra d)
Artikel 2, stk. 1, femte led	Artikel 2, stk. 1, litra e)
Artikel 2, stk. 1, sjette led	Artikel 2, stk. 1, litra f)
Artikel 2, stk. 1, syvende led	Artikel 2, stk. 1, litra g)
Artikel 2, stk. 1, ottende led	Artikel 2, stk. 1, litra h)
Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2
-	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 4
Artikel 2, stk. 4	Artikel 2, stk. 5
-	Artikel 2, stk. 6
Artikel 2, stk. 5	Artikel 2, stk. 7
-	Artikel 2, stk. 8
-	Artikel 2, stk. 9

Artikel 2, stk. 6	Artikel 2, stk. 10
Artikel 2, stk. 7	Artikel 2, stk. 11
Artikel 2, stk. 8	Artikel 2, stk. 12
-	Artikel 2, stk. 13
Artikel 2, stk. 9	Artikel 2, stk. 14
-	Artikel 2, stk. 15
Artikel 2, stk. 10	Artikel 2, stk. 16
-	Artikel 2, stk. 17
-	Artikel 2, stk. 18
-	Artikel 2, stk. 19
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, de indledende ord	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, de indledende ord
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, første led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, pkt. a)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit, andet led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, pkt. b)
Artikel 3, stk. 1, andet afsnit	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
Artikel 3, stk. 2-4	Artikel 3, stk. 2-4
-	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4	Artikel 4, stk. 2, første afsnit
-	Artikel 4, stk. 2, andet afsnit
-	Artikel 5, stk. 1-3
Artikel 5, stk. 1	Artikel 5, stk. 4
-	Artikel 5, stk. 5
Artikel 5, stk. 2-5	-
-	Artikel 6
Artikel 6, stk. 1, de indledende ord	Artikel 7, stk. 1, de indledende ord
Artikel 6, stk. 1, litra a)	Artikel 7, stk. 1, litra a)
-	Artikel 7, stk. 1, litra b)

Artikel 6, stk. 1, litra b)

-

Artikel 6, stk. 2

Artikel 6, stk. 3

Artikel 6, stk. 4

Artikel 7, stk. 1 og 2

Artikel 7, stk. 3, litra a)

Artikel 7, stk. 3, litra b)

Artikel 7, stk. 4, første afsnit

Artikel 7, stk. 4, andet afsnit

Artikel 7, stk. 5

Artikel 7, stk. 6

Artikel 7a, stk. 1

Artikel 7a, stk. 2

-

Artikel 7a, stk. 3-5

Artikel 7b, stk. 1 og 2

Artikel 7b, stk. 3

Artikel 8

-

Artikel 9, stk. 1 og 2

-

Artikel 9, stk. 3-7

-

Artikel 9a

Artikel 10, stk. 1-3

-

Artikel 7, stk. 1, litra c)

Artikel 7, stk. 2

Artikel 7, stk. 3

Artikel 7, stk. 4

Artikel 7, stk. 5

Artikel 8, stk. 1 og stk. 2, første afsnit

-

Artikel 8, stk. 2, andet afsnit

Artikel 8, stk. 3, første afsnit

-

Artikel 8, stk. 4

-

Artikel 9, stk. 1

Artikel 9, stk. 2, første afsnit

Artikel 9, stk. 2, andet afsnit

Artikel 9, stk. 3-5

Artikel 10, stk. 1 og 2

-

Artikel 11

Artikel 12

Artikel 13, stk. 1 og 2

Artikel 13, stk. 3

Artikel 13, stk. 4-8

Artikel 13, stk. 9

-

Artikel 14, stk. 1-3

Artikel 14, stk. 4

Artikel 11, stk. 1
-
Artikel 11, stk. 2
Artikel 11, stk. 3, første afsnit
Artikel 11, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4-6
Artikel 12, stk. 1-3
Artikel 12, stk. 4, første afsnit
Artikel 12, stk. 4, andet afsnit
-
Artikel 13, stk. 1
-
Artikel 13, stk. 2
-
Artikel 14, stk. 1
Artikel 14, stk. 2, første afsnit
-
Artikel 14, stk. 2, andet afsnit
Artikel 14, stk. 3
Artikel 15, stk. 1
Artikel 15, stk. 2-4
Artikel 15, stk. 5
-
Artikel 16, stk. 1 og 2
Artikel 16, stk. 2a
Artikel 16, stk. 3
Artikel 17

Artikel 15, stk. 1
Artikel 15, stk. 2
Artikel 15, stk. 3, første afsnit
-
Artikel 15, stk. 3, andet afsnit
Artikel 15, stk. 4-6
Artikel 16, stk. 1-3
Artikel 16, stk. 4, første afsnit
-
Artikel 16, stk. 5-7
Artikel 17, stk. 1, første afsnit
Artikel 17, stk. 1, andet afsnit
Artikel 17, stk. 2
Artikel 17, stk. 3
Artikel 18, stk. 1
Artikel 18, stk. 2, første afsnit
Artikel 18, stk. 2, andet afsnit
Artikel 18, stk. 2, tredje afsnit
Artikel 18, stk. 3
Artikel 19, stk. 1
-
Artikel 19, stk. 2
Artikel 20
Artikel 21, stk. 1 og 2
Artikel 21, stk. 3
Artikel 21, stk. 4
Artikel 22, første afsnit

-	Artikel 22, andet afsnit
-	Artikel 23
Artikel 18	Artikel 24
Artikel 19	Artikel 25
-	Artikel 26
Artikel 19a	Artikel 27
Artikel 3, direktiv 2001/106/EF	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
-	Artikel 30
Artikel 21	Artikel 31
Artikel 22	Artikel 32
Bilag I	Bilag I
-	Bilag II
-	Bilag III
Bilag II	Bilag IV
Bilag III	Bilag V
Bilag IV	Bilag VI
-	Bilag VII
Bilag V	Bilag VIII
Bilag VI	Bilag XI
Bilag VII	Bilag XII
Bilag VIII	Bilag XIV
Bilag IX	Bilag X
Bilag X	Bilag XVI
Bilag XI	Bilag IX
Bilag XII	-
-	Bilag XIII

-
-
-

Bilag XV
Bilag XVII
Bilag XVIII

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol.

2. ABM/ABB-RAMME

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Søtransport og transport ad indre vandveje, intermodalitet.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)): Ikke relevant

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed: ikke relevant

3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker): ikke relevant

Budgetpost	Udgiftstype		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	OU IOU	OB ¹ / IOB ²	JA / NEJ	JA / NEJ	JA / NEJ	Nr. [...]
	OU IOU	OB IOB	JA / NEJ	JA / NEJ	JA / NEJ	Nr. [...]

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

¹ Opdelte bevillinger
² Ikke-opdelte bevillinger

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------

Driftsudgifter³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter inden for referencebeløbet⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
----------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

⁴ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

⁵ Andre udgifter inden for kapitel xx 01 ud over artikel xx 01 04 og xx 01 05.

Samfinansiering

Forslaget indebærer ingen samfinansiering med medlemsstaterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne.
- Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne for indtægterne er som følger:

NB: Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

mio. EUR (1 decimal)

Budget-post	Indtægter	Forud for aktionen [År n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Indtægter i absolutte tal		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

⁷ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

(Forvaltes af det nuværende personale).

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Formålet med havnestatskontrollen er med inspektioner udført af en stats kompetente myndigheder i dennes havne at kontrollere, at tredjelandsfartøjer, som anløber disse havne, opfylder de gældende internationale konventioner og ikke udgør nogen risiko for søfartssikkerheden, havmiljøet eller leve- og arbejdsvilkår om bord.

Det er nu vigtigt at klarlægge, forenkle og forbedre Fællesskabets lovkompleks om havnestatskontrol. Dette mål er en retlig nødvendighed for at tage højde for udviklingen i lovgivningen internationalt, på fællesskabsplan og inden for rammerne af Paris MOU. Det følger også af udbredelsen af reglerne for havnestatskontrol til de nye medlemsstater, og det er en politisk forudsætning for at kunne tage behørigt hensyn til de nye EU-politiske retningslinjer, der er resultatet af Lissabon-strategien, og forbedringen af EU's lovgivningsmæssige rammer.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Enegang blandt medlemsstaterne er i sagens natur uforeneligt med havnestatskontrollens mål, hvorved det søges sikret, at inspektionen om bord på skibe i en nærmere bestemt geografisk region udføres på en harmoniseret måde. Desuden er et af målene med en regional handlingsplan at mindske omkostningerne og med en samordnet indsats optimere de nødvendige ressourcer til en effektiv kontrol af skibe. En mindre streng gennemførelse af havnestatskontrollen i en medlemsstat vil forøge sikkerhedsrisikoen og risikoen for, at der opstår bekvemmelighedshavne, som vil skabe uacceptable konkurrenceforvridninger i Fællesskabet.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Kommissionens forslag om ændring af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol består af følgende elementer:

- en omarbejdning af direktiv 95/21/EF og de talrige ændringer heraf i en enkelt konsolideret tekst
- gennemførelse af de politiske ønsker, som Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen har givet udtryk for efter Prestiges forlis, for at styrke søfartssikkerheden

- ajourføring af flere bestemmelser i direktivet i lyset af udviklingen i internationale konventioner og aftaler samt i fællesskabslovgivningen
- gennemførelse af foranstaltninger for at forbedre direktivets anvendelse og kontrollen med anvendelsen, bl.a. med øget samarbejde og informationsudveksling
- styrkelse af visse bestående bestemmelser, der bl.a. tilsigter at sanktionere substandard skibe hårdere; det drejer sig især om at udvide og styrke adgangsforbuddet som følge af gentagne tilbageholdelser
- andre bestemmelser, som tilsigter at mindske antallet af inspektioner for skibe af høj kvalitet
- gennemførelse af principperne for en ny inspektionsordning på baggrund af den nuværende ordnings begrænsninger.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder⁸ der er valgt til gennemførelse af aktionen.

Central forvaltning

- Direkte af Kommissionen
- Indirekte ved delegation til:
 - Forvaltningsorganer
 - Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - Nationale offentlige organer eller public service-organer

Fælles eller decentral forvaltning

- med medlemsstaterne
- med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Relevante bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Direktivforslaget indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal give meddelelse om de nationale gennemførelsesforanstaltninger, som skal vedtages med henblik på at gennemføre direktiverne i national lovgivning.

Manglende meddelelse af disse nationale gennemførelsesforanstaltninger (eller en ufuldstændig meddelelse) medfører en automatisk iværksættelse af overtrædelsesprocedurerne i henhold til EF-traktatens artikel 226.

⁸ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed vil bistå ved opfølgningen af medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.

6.1. Evaluering:

6.1.1. Forudgående evaluering

Kommissionens konsekvensanalyse er koncentreret om de væsentligste foranstaltninger i direktivet, som må forventes at få virkninger for operatørerne og søfartsmyndighederne, navnlig for at evaluere, om de indførte foranstaltninger vil føre til, at flere skibe berøres af de nævnte foranstaltninger.

De forskellige aktører berøres på følgende måde:

- EU's organer: Med forslaget styrkes de nuværende bestemmelser om offentliggørelse (sortlister) og opfølgningen på direktivets gennemførelse. Disse gennemførelsesopgaver vil i praksis blive overladt til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.
- Søfartsmyndighederne med ansvar for havnestatskontrollen: Indtil den nye inspektionsordning eventuelt gennemføres, medfører dette forslag ingen nævneværdige ændringer i aktiviteterne hos myndighederne med ansvar for havnestatskontrollen.
- Havnemyndighederne: Havnemyndighederne vil i højere grad bidrage til den forbedrede havnestatskontrol, bl.a. via informationsudveksling mellem havnene og inspektionscentrene. Disse administrative og logistiske foranstaltninger vil i nogle tilfælde kunne øge havnemyndighedernes omkostninger, men de er nødvendige for at sikre en fuldstændig og effektiv anvendelse af direktivet.
- Lodstjenesterne: Den foreslåede foranstaltning opfylder direkte et eksplicit ønske fra Rådet (Transport) efter Prestiges forlis. Det er ikke muligt at anslå, hvor mange skibe der vil blive indberettet.
- Operatørerne: Med forslaget forbedres konkurrenceevnen generelt hos operatører af skibe af høj kvalitet (færre inspektioner, bedre planlægning mht. anløbshavne, øget fagkundskab hos inspektørerne og dermed mindre risiko for urimelige eller ubegrundede afgørelser).
- Søfarende: De nye bestemmelser vil garantere en bedre opfølgning af klager over leve- og arbejdsvilkår om bord.

6.1.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Ikke relevant

6.1.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Ikke relevant

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant

8. RESSOURCER

8.1 Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål: **ikke relevant**

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

(Beskrivelse af mål, aktioner og output)	Type output	Gen. snit. omkostn	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 ff.		I ALT	
			Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger	Antal out-put	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 ⁹ ...																
Foranstaltning 1...																
– Output 1																
– Output 2																
Foranstaltning 2...																
– Output 1																
Subtotal mål nr. 1																
OPERATIONELT MÅL NR. 2...																
Foranstaltning 1...																
– Output 1																
Subtotal mål nr. 2																
OPERATIONELT MÅL NR. n																
Subtotal mål nr. n																
SAMLEDE OMKOSTNINGER																

⁹ Som beskrevet under punkt 5.3

8.2 Administrative udgifter

8.2.1 Personaleressourcer - antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, der finansieres ¹¹ over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale, der finansieres ¹² over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
I ALT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Opgavebeskrivelse: opgaver

Ændringen af fællesskabsordningen for havnestatskontrol medfører en udvidelse af Fællesskabets kompetence på området søfartssikkerhed. En personaleforøgelse – der skønnes til ½ A-tjenestemand – er nødvendig af hensyn til en korrekt opfølgning på direktivets gennemførelse.

8.2.3 Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for forvaltningstjenesten (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

¹⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹² Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4 Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet
(XX 01 04/05 – Udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (tre decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							0
Forvaltningsorganer ¹³							0
Anden teknisk og administrativ bistand - intern							0
- <i>intern</i>							0
- <i>ekstern</i>							0
Teknisk og administrativ bistand i alt							0

8.2.5 Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i
referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte

*(108 000 EUR * 0,5 = 54 000 EUR)*

Beregning– personale, der finansieres over art. XX 01 02

Ikke relevant

¹³ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6 Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Udvalg ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0	0

* Uden virkninger for det aktuelle tjenesterejsebudget.

Beregning - *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Ikke relevant

¹⁴ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.