

TILSKIPUN RÁÐSINS 95/21/EB

frá 19. júní 1995

um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarríkiseftirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna(*)**RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar (1),

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar (2),

í samræmi við 189. gr. c í sáttmálanum (3),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Bandalagið hefur alvarlegar áhyggjur af sjóslysum og mengun hafa og strandlengja aðildarríkjanna.

Bandalagið hefur að sama skapi áhyggjur af aðbúnaði manna um borð í skipum og vinnuskilyrðum þar.

Á fundi sínum 25. janúar 1993 samþykkti ráðið ályktun um að hvetja bandalagið og aðildarríki þess til að tryggja fullnægjandi beitingu og framkvæmd viðeigandi alþjóðlegra staðla um öryggi á hafinu og umhverfisvernd og að hrinda í framkvæmd nýjum ráðstöfunum á þessu sviði þegar þær verða samþykktar.

Í ályktun frá 8. júní 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti (4) hvatti ráðið framkvæmdastjórnina til að leggja eins skjótt og auðið væri ábendingar fyrir ráðið um sértekur aðgerðir og formlegar tillögur um viðmiðanir vegna skoðunar skipa, þar með talið samræming reglna um kyrrsetningu auk hugsanlegrar útgáfu niðurstaðna skoðananna og synjunar aðgangs að höfnum bandalagsins.

Bæta má til muna öryggi, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum á þann hátt að beita til hins ítrasta alþjóðasamningum, reglum og ályktunum og draga þannig verulega úr siglingum skipa sem ekki uppfylla staðla.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 157, 7. 7. 1995, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 20/96 frá 26. mars 1996 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. C 107, 15. 4. 1994, bls. 14 og Stjtið. EB nr. C 347, 8. 12. 1994, bls. 15.

(2) Stjtið. EB nr. C 393, 31. 12. 1994, bls. 50.

(3) Álit Evrópuþingsins frá 27. október 1994 (Stjtið. EB nr. C 347, 8. 12. 1994, bls. 15), sameiginleg afstaða ráðsins frá 14. mars 1995 (Stjtið. EB nr. C 93, 13. 4. 1995, bls. 25) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 18. maí 1995 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

(4) Stjtið. EB nr. C 271, 7. 10. 1993, bls. 1.

Eftirlit með því að skip fari eftir alþjóðlegum stöðlum um öryggi, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð ætti aðallega að hvíla á fánaríki. Sífelld fleiri fánaríki vanrækja þó að hrinda í framkvæmd og framfylgja alþjóðastöðlum. Því hefur einnig verið búið svo um hnútana að eftirlit með því hvort farið sé að alþjóðastöðlunum um öryggi, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð verði í höndum hafnarríkis.

Með samræmdum aðgerðum aðildarríkjanna sem miða að því að framfylgja þessum alþjóðlegu stöðlum með áhrifaríkum hætti að því er varðar skip sem sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna og nota hafnir þeirra má koma í veg fyrir röskun á samkeppni.

Mjög mikilvægt er að fyrir hendi sé rammi í lögum bandalagsins til að samræma framkvæmd skoðunar til að tryggja samhæfða beitingu reglna um öryggi á hafi úti og mengunarvarnir, en þau eru undirstaða stefnu bandalagsins í samgöngu- og umhverfismálum.

Sjávarmengun er í eðli sínu þannig að hún berst yfir landamæri. Samkvæmt dreifræðisreglunni er heppilegast að þróun aðferða, sem miða að því að gera fyrirbyggjandi ráðstafanir á þessu sviði með tilliti til hafanna sem liggja að aðildarríkjunum, fari fram á vettvangi bandalagsins þar sem aðildarríkin geta ekki gripið til áhrifamikilla og haldgóðra aðgerða upp á sitt eindæmi.

Við gerð lagarammans og setningu reglna og viðmiðana fyrir hafnarríki er rétt að samþykkja reglugerð ráðsins.

Hagnýta skal reynsluna sem fékkst með Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU) sem undirritað var í París 26. janúar 1982.

Ef hvert aðildarríki skoðar að minnsta kosti 25 af hundraði þeirra erlendra skipa sem koma árlega í hafnir þess þýðir það í raun að mikill fjöldi þeirra skipa sem athafna sig innan bandalagsins á hverjum tíma hafa verið skoðuð.

Gripið skal til frekari aðgerða til að þróa betra markkerfi.

Starfsreglur sem hafnarríki eiga að fara eftir við skoðun, þar með talið viðmiðunarreglur um kyrrsetningu skipa, skulu samræmdar til að tryggja að þær hafi sömu áhrif í öllum höfnum, en það dregur einnig verulega úr því að tiltekna komuhafnir séu valdar með það í huga að forðast hið virka eftirlitsnet.

Samkvæmt tölum um slys, kyrrsetningu og vanbúnað sem birtast í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar, „Sameiginleg stefna um öryggi á höfunum“, og ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU) þurfa skip í tilteknum flokkum að gangast undir víðtæka skoðun.

Ef ekki er farið að ákvæðum viðeigandi samninga skal bætt úr því. Kyrrsetja skal þau skip sem uppálagt hefur verið að gera úrbætur þar til bætt hefur verið úr vanbúnaði ef ljóst er að slíkur vanbúnaður stofnar öryggi og heilsu manna sem og umhverfinu í hættu.

Heimilt skal vera að áfrýja ákvörðunum lögbærra yfirvalda um kyrrsetningu til þess að koma í veg fyrir ósanngjarnar ákvarðanir sem geta valdið ónaúðsynlegri kyrrsetningu og töfum.

Aðstaða í skoðunarhöfn kann að vera þannig að lögbær yfirvöld verða að heimila skipi að halda til skipaviðgerðarstöðvar, að því tilskildu að skilyrði fyrir færslunni séu uppfyllt. Neita á þeim skipum um aðgang að höfnum bandalagsins sem sinna ekki kröfum um úrbætur og halda áfram að stofna öryggi og heilsu manna sem og umhverfinu í hættu og hafa áfram viðskiptalegan ávinning af því að komast hjá endurbótum í samræmi við viðeigandi ákvæði samninganna.

Við tiltekna aðstæður kann að vera nauðsynlegt að veita skipi, sem hefur verið meinaður aðgangur að höfnum bandalagsins, heimild til aðgangs. Í slíkum tilvikum ætti eingöngu að veita skipinu aðgang að tiltekinni höfn með því skilyrði að allar varúðarráðstafanir séu gerðar til að skipið komist heilu og höldnu í höfn.

Þar sem kröfur þær sem eru gerðar samkvæmt samningum að því er varðar smíði skipa, búnað og mönnun eru afar flóknar og vegna þess hve ákvarðanir skoðunarmanna kunna að hafa alvarlegar afleiðingar skal það tryggt að skoðunarmennirnir taki algjörlega óvilhallar ákvarðanir enda skulu skoðanir eingöngu framkvæmdar af skoðunarmönnum sem eru löggiltir opinberir starfsmenn eða öðrum einstaklingum með víðtæka þekkingu og reynslu.

Hafnsögumenn og hafnaryfirvöld kunna að geta veitt gagnlegar upplýsingar um vanbúnað slíkra skipa og áhafna.

Nauðsynlegt er að lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum og önnur yfirvöld eða stofnanir hafi með sér samstarf til að tryggja að

fylgst verði á virkan hátt með þeim skipum sem eru vanbúin en hafa fengið leyfi til að halda ferð sinni áfram og skipst verði á upplýsingum um skip í höfnum.

Í upplýsingakerfinu, sem nefnist SIRENAC E og var sett á lagginnar samkvæmt Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU) er að finna mikinn hluta af þeim viðbótarupplýsingum sem þörf er á við beitingu þessarar tilskipunar.

Birting upplýsinga um skip sem uppfylla ekki alþjóðlega staðla um öryggi, heilbrigði og verndun lífríkis sjávar getur haft mikinn fælingarmátt og kann að verða þess valdandi að flutningamiðlarar vilji ekki nota slík skip og hvetja eigendur þeirra til að gera ráðstafanir til að bæta úr vanbúnaði án þess að þeim sé gert að gera það.

Allur kostnaður við skoðun skipa sem réttlætir kyrrsetningu skal greiddur af eiganda eða útgerð.

Við framkvæmd þessarar tilskipunar ber að nýta krafta nefndarinnar, sem er skipuð samkvæmt 12. gr. tilskipunar ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins ⁽¹⁾, í því skyni að aðstoða framkvæmdastjórnina við að breyta skoðunarskyldum aðildarríkjanna með hliðsjón af fenginni reynslu, að teknu tilliti til þróunar á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU), sem og að aðlaga viðaukana eftir þörfum í ljósi breytinga á samningum, bókunum, reglum og ályktunum viðeigandi alþjóðastofnana og Parísarsamkomulagsins.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Tilgangur

Tilgangur þessarar tilskipunar er að stuðla að því að draga verulega úr siglingum undirmálsskipa um hafsvæði sem heyra undir lögsögu aðildarríkja með því að:

- stuðla að því að farið sé eftir alþjóðlegri löggjöf og viðeigandi löggjöf bandalagsins um öryggi á hafi úti, verndun lífríkis sjávar og aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum af öllum þjóðernum,
- koma á sameiginlegum viðmiðunum fyrir skipaefirlit af hálfu hafnarríkis og samræma verklagsreglur um skoðun og kyrrsetningu, að teknu tilliti til skuldbindinga sem siglingamálayfirvöld í aðildarríkjunum hafa gengist undir samkvæmt Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU).

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 247, 5. 10. 1993, bls. 19.

2. gr. Skilgreiningar

Í þessari tilskipun og viðaukum hennar er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „*Samningar*“:
 - alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
 - alþjóðasamningur um öryggi mannslífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
 - alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni frá 1978 (MARPOL 73/78),
 - alþjóðasamningur um hjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78),
 - samningur um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972 (COLREG 72),
 - alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969, og
 - samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147),

ásamt bókunum og breytingum á þessum samningum og tengdum bindandi reglum sem eru í gildi við samþykki þessarar tilskipunar.

2. „*MOU*“: Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit undirritað í París 26. janúar 1982 eins og það hljóðar daginn sem þessi tilskipun er samþykkt.
3. „*Skip*“: sérhvert skip sem siglir á opnu hafi sem einn eða fleiri þessara samninga gilda um og sigla undir öðrum fána en fána hafnarríkisins.
4. „*Stöð á hafi úti*“: fastur eða fljótandi pallur starfræktur á eða yfir landgrunni aðildarríkis.
5. „*Skoðunarmaður*“: opinber starfsmaður eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu lögbærs yfirvalds í aðildarríki til að framkvæma hafnarríkiseftirlits-skoðanir og heyrir undir það.
6. „*Skoðun*“: farið um borð í skip til að athuga gildi viðeigandi skírteina og annarra skjala sem og ástand skipsins, búnaðar þess og áhafnar auk aðbúnaðar og vinnuástandna áhafnarinnar.
7. „*Nákvæm skoðun*“: skoðun sem felst í því að skip, búnaður þess og áhöfn, í heild eða að hluta til, eftir því sem við á, við þær aðstæður sem tilgreindar eru í 3. mgr. 6. gr., er skoðað nákvæmlega með tilliti til smíði skips, búnaðar, mönnunar, aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð ásamt því að kanna hvort þar sé beitt réttum starfsaðferðum.

8. „*Viðtæk skoðun*“: skoðun samkvæmt 7. gr.
9. „*Kyrrsetning*“: formlegt bann við því að skip haldi til hafs vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gerir skipið óhaffært.
10. „*Stöðvun starfsemi*“: formlegt bann við því að skip haldi áfram starfsemi vegna sannanlegs vanbúnaðar sem einn og sér eða ásamt öðru gæti skapaði hættu ef starfsemi yrði haldið áfram.

3. gr. Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um sérhvert skip og áhöfn þess:
 - sem hefur viðkomu í höfn aðildarríkis eða stöð á hafi úti, eða
 - sem leggst við akkeri úti fyrir slíkri höfn eða stöð.

Ekkert í þessari grein skerðir rétt aðildarríkis til afskipta sem það hefur samkvæmt viðeigandi alþjóðasamningum.

2. Vegna skipa sem eru minni en 500 brúttótonn að stærð skulu aðildarríkin beita þeim reglum í viðeigandi samningum sem gilda um þessi skip og skulu, í því tilviki að samningur gildir ekki, grípa til ráðstafana sem nauðsynlegar þykja til að tryggja að viðkomandi skip stofni hvorki öryggi né heilsu manna eða umhverfinu í beina hættu. Við beitingu þessarar málsgreinar skulu aðildarríkin hafa að leiðarljósi 1. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU).
3. Við skoðun á skipi sem siglir undir fána ríkis sem er ekki aðili að samningi skulu aðildarríki tryggja að slíkt skip og áhöfn þess hljóti ekki hagstæðari meðferð en þá sem skip hlýtur sem siglir undir fána ríkis sem er aðili að þessum samningi.
4. Þessi tilskipunin gildir ekki um fiskiskip, herskip, hjálparskip í flota, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, ríkisskip nýtt til annarra þarfa en viðskipta og lystisnekkjur sem ekki eru nýttar til verslunarsiglinga.

4. gr. Skoðunaryfirvald

Í aðildarríkjunum skulu starfrækt viðeigandi siglingamályfirvöld innanlands, hér eftir nefnd „lögbær yfirvöld“, til skoðunar á skipum og skulu þau gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að lögbær yfirvöld þeirra ræki skyldur sínar samkvæmt þeim reglum sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

5. gr. Skoðunarskyldur

1. Lögbært yfirvald í hverju aðildarríki skal árlega framkvæma skoðanir á skipum sem samanlagt eru að minnsta kosti 25 af hundraði þeirra skipa sem komu til hafnar hjá þeim á dæmigerðu almanaksári.

2. Við val á skipum til skoðunar skal lögbært yfirvald veita þeim skipum forgang sem um getur í I. viðauka.

3. Aðildarríkin skulu láta hjá líða að skoða skip sem hafa verið skoðuð í einhverju öðru aðildarríki á næstliðnum sex mánuðum að því tilskildu að:

- skipið sé ekki tilgreint í I. viðauka, og
- það hafi ekki verið úrskurðað vanbúið eftir fyrri skoðun, og
- engin gild ástæða sé fyrir skoðun.

4. Ákvæði 3. mgr. skulu ekki gilda um það rekstrarefirlit sem sérstaklega er kveðið á um í samningunum.

5. Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin skulu vinna saman að því að ákveða forgangsröð og þróa aðferðir sem gera kleift að beina athyglinni frekar að þeim skipum sem líklegt er að séu vanbúin.

Síðari breytingar sem kunna að verða gerðar á þessari grein, að undanskildri tölunni 25 af hundraði í 1. mgr., skulu gerðar samkvæmt ákvæðum 19. gr.

6. gr.

Skoðunaraðferðir

1. Lögbært yfirvald skal tryggja að skoðunarmaður skuli að minnsta kosti:

- a) athuga, eftir því sem við á, skírteinin og skjölin sem talin eru upp í II. viðauka;
- b) ganga úr skugga um að heildarástand skips sé viðunandi, þar með talið ástand vélarrúms og vistarvera auk hreinlætisaðstöðu.

2. Skoðunarmaður má skoða öll önnur viðeigandi skírteini og skjöl sem krafist er að séu um borð í samræmi við samningana enda þótt þau séu ekki talin upp í II. viðauka.

3. Ef gild ástæða er til að ætla, eftir skoðunina sem um getur í 1. og 2. mgr., að ástand skips, búnaðar þess eða áhafnar sé ekki að verulegu leyti í samræmi við kröfurnar samkvæmt samningi skal framkvæma nákvæma skoðun sem felur í sér frekari athugun á því hvort farið sé að kröfum um starfsaðferðir um borð.

„Gild ástæða“ er til staðar ef skoðunarmaður finnur sannanir sem, samkvæmt faglegu mati hans, kallar á nákvæma skoðun á skipinu, búnaði þess eða áhöfn.

Í III. viðauka eru talin upp dæmi um „gildar ástæður“.

4. Einnig skal hlíta málsmeðferð og viðmiðunarreglum um eftirlit með skipum sem tilgreindar eru í IV. viðauka.

7. gr.

Víðtæk skoðun á tilteknum skipum

1. Ef gild ástæða er til nákvæmrar skoðunar á skipi í flokkunum sem taldir eru upp í V. viðauka skulu aðildarríkin tryggja að víðtæk skoðun fari fram.

2. Í B-hluta V. viðauka er að finna valfrjálssar viðmiðunarreglur um víðtæka skoðun.

3. Skipin sem um getur í 1. mgr. skulu aðeins sæta einni víðtækri skoðun einhverra lögbærra yfirvalda aðildarríkjanna á 12 mánaða tímabili. Þó má skylda þessi skip til að sæta skoðuninni sem kveðið er á um í 1. og 2. mgr. 6. gr.

4. Ef um er að ræða farþegaskip í reglulegum áætlunarsiglingum til og frá höfn í aðildarríki skal víðtæk skoðun framkvæmd á hverju skipi af lögbæru yfirvaldi þess aðildarríkis. Þegar farþegaskip er í slíkum áætlunarsiglingum milli hafna í aðildarríkjum skal eitt ríkjanna sem skipið hefur viðkomu í framkvæma víðtæku skoðunina.

8. gr.

Skýrsla um skoðun til skipstjóra

1. Að aflokinni skoðun, nákvæmri eða víðtækri skoðun skal skoðunarmaður afhenda skipstjóra skjal í því formi sem tilgreint er í 3. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU) þar sem fram koma niðurstöður skoðunarinnar og ákvarðanir teknar af skoðunarmanni sem og þær aðgerðir til úrbóta sem skipstjóra, eigenda eða útgerð ber að grípa til.

2. Ef um er að ræða vanbúnað sem gefur tilefni til þess að skip sé kyrrsett skulu koma fram í skjalinu, sem skipstjóra er afhent samkvæmt 1. mgr., upplýsingar um væntanlega birtingu kyrrsetningarkröfunnar í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar.

9. gr.

Úrbætur og kyrrsetning

1. Lögbært yfirvald skal vera þess fullvisst að verið sé að bæta úr eða bætt verði úr, samkvæmt samningunum, vanbúnaði sem staðfestur er eða kemur í ljós við skoðun sem um getur í 6. og 7. gr.

2. Ef um er að ræða vanbúnað sem sannanlega stofnar öryggi og heilsu manna eða umhverfinu í hættu skulu lögbær yfirvöld hafnarríkis þar sem skipið er skoðað tryggja að skipið sé kyrrsett eða þeirri starfsemi, sem var verið að inna að hendi þegar vanbúnaðurinn uppgötvaðist, hætt. Hvorki skal látið af kyrrsetningarkröfunni né kröfunni um stöðvun starfsemi aflétt fyrir en hættan er liðin hjá eða fyrir en yfirvaldið gengur úr skugga um að skipið geti, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda áfram starfseminni þar án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar eða annarra skipa sé stefnt í hættu eða án þess að lífríki sjávar sé búin ótillhlýðileg ógn.

3. Þegar skoðunarmaður leggur faglegan dóm á það hvort skip skuli kyrrsett eða ekki skal hann hafa til hliðsjónar viðmiðunarreglurnar sem mælt er fyrir um í VI. viðauka.

4. Í undantekningartilvikum, ef almennt ástand skips er greinilega ekki sem skyldi, getur lögbært yfirvald frestað skoðun á því þar til ábyrgir aðilar hafa gripið til ráðstafana sem eru nauðsynlegar til að tryggja að skipið uppfylli viðeigandi skilyrði samninganna.

5. Nú réttlæta skoðanirnar sem um getur í 6. og 7. gr. að skip sé kyrrsett og skal þá lögbæra yfirvaldið þegar tilkynna skriflega til yfirvalds í því ríki sem veitir skipinu rétt til að sigla undir sínum fána (hér eftir nefnt „fánayfirvald“) eða til ræðismanns, eða í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu ríkisins, um þær ástæður sem urðu þess valdandi að íhlutun var talin nauðsynleg. Að auki skal, þegar það á við, tilkynna um tilnefnda skoðunarmenn eða viðurkenndar stofnanir sem bera ábyrgð á að gefa út skírteini fyrir skip.

6. Ákvæði þessarar tilskipunar gilda með fyrirvara um viðbótarkröfur samninganna sem lúta að málsmeðferð við tilkynningar og skýrslugerð í tengslum við hafnarríkiseftirlit.

7. Við hafnarríkiseftirlit samkvæmt þessari tilskipun skal gera allt sem hægt er til að forðast að skip sé kyrrsett eða tafið á ótilhlýðilegan hátt. Ef skip er kyrrsett eða tafið á ótilhlýðilegan hátt á eigandi þess eða útgerð rétt á bótum fyrir tap eða tjón sem hann hefur orðið fyrir. Í hvert skipti sem ótilhlýðileg kyrrsetning eða töf á sér stað skal sönnunarbyrði þess efnis hvíla á herðum eiganda eða útgerð skipsins.

10. gr.

Áfrýjunarréttur

1. Eigandi skips, útgerð þess eða fulltrúi hennar í aðildarríki hefur rétt til að áfrýja ákvörðun um kyrrsetningu tekinni af lögbæra yfirvaldinu. Áfrýjun ógildir ekki kyrrsetningarákvörðun.

2. Aðildarríkin skulu koma upp og viðhalda viðeigandi málsmeðferð í þessu skyni í samræmi við landslög þeirra.

3. Lögbær yfirvöld skulu með viðeigandi hætti veita skipstjóra skips sem um getur í 1. mgr. upplýsingar um áfrýjunarréttinn.

11. gr.

Framhaldsmeðferð eftir skoðun og kyrrsetningu

1. Ef ekki er hægt að bæta úr vanbúnaði, samkvæmt 2. mgr. 9. gr., í skoðunarhöfn getur lögbæra yfirvaldið í aðildarríkinu heimilað viðkomandi skipi að halda til næstu skipaviðgerðarstöðvar samkvæmt ákvörðun skipstjóra og hlutaðeigandi yfirvalda, að því tilskildu að farið sé að þeim skilyrðum sem lögbært yfirvald fánaríkis setur og aðildarríkið samþykkir. Slík skilyrði skulu tryggja að skipið geti haldið áfram ferð sinni án þess að öryggi og heilsu farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu, öðrum skipum sé hætta búin eða lífríki sjávar ógnað með óskynsamlegum hætti.

2. Við þær aðstæður sem um getur í 1. mgr. skulu lögbæru yfirvöldin í aðildarríkinu þar sem skoðunarhöfnin er tilkynna lögbæru yfirvaldi í ríkinu þar sem skipaviðgerðarstöðin er, aðilunum sem um getur í 5. mgr. 9. gr. og öðrum yfirvöldum, eftir því sem við á, um öll skilyrði sem sett eru fyrir sjóferðinni.

3. Tilkynning til aðilanna sem um getur í 2. mgr. skal vera í samræmi við 2. viðauka við Parísarsamkomulagið (MOU).

Lögbært yfirvald í aðildarríkinu sem tekur við slíkri tilkynningu skal upplýsa þau yfirvöld sem að tilkynningum standa um aðgerðir sem gripið er til.

4. Aðildarríkin skulu gera ráðstafanir til að tryggja að skip samkvæmt 1. mgr.:

- i) sem halda til hafs án þess að uppfylla skilyrðin sem sett eru af lögbærum yfirvöldum aðildarríkis í skoðunarhöfninni, eða
- ii) sem halda til hafs og neita að uppfylla skilyrði sem eru í gildi samkvæmt samningunum með því að halda ekki til tilnefndrar skipaviðgerðarstöðvar,

skuli meinaður aðgangur að öllum höfnum í bandalaginu þar til eigandi eða útgerð hefur lagt fram fullnægjandi sannanir hjá lögbæru yfirvaldi í aðildarríkinu þar sem skipið var dæmt vanbúið þess efnis að skipið uppfylli með öllu gildandi kröfur samninganna.

5. Við aðstæður sem um getur í i-lið 4. mgr. skal lögbært yfirvald í aðildarríkinu þar sem skipið var dæmt vanhæft þegar gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna aðvart um það.

Við aðstæður sem um getur í ii-lið 4. mgr. skal lögbært yfirvald í aðildarríkinu þar sem skipaviðgerðarstöðina er að finna þegar gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna viðvart um það.

Áður en aðildarríki meinar skipi aðgang að höfn getur aðildarríkið ráðfært sig við fánayfirvald skipsins sem í hlut á.

6. Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. getur viðeigandi yfirvald hafnarríkis heimilað skipum aðgang að tiltekinni höfn ef um er að ræða óviðráðanlegar aðstæður eða öryggissjónarmið sem vega þyngra eða nauðsynlegt reynist að draga úr mengun eða lágmarka hættu á mengun eða ef nauðsynlegt reynist að bæta úr vanbúnaði að því tilskildu að eigandi, útgerð eða skipstjóri skipsins hafi gert fullnægjandi ráðstafanir, sem lögbær yfirvöld í viðkomandi aðildarríki sætta sig við, til að tryggja örugga komu í höfn.

12. gr.**Fagleg hæfni skoðunarmanna**

1. Skoðun skal eingöngu framkvæmd af skoðunarmönnum sem uppfylla hæfniskröfurnar sem tilgreindar eru í VII. viðauka.
2. Ef lögbært yfirvald hafnarríkis getur ekki kallað til faglega sérfræðinga má skoðunarmaður þessa lögbæra yfirvalds fá aðstoð frá manni með tilskilda sérfræðipækkingu.
3. Skoðunarmennirnir sem framkvæma hafnarríkiseftirlit og einstaklingarnir sem aðstoða þá mega hvorki hafa viðskiptahagsmuna að gæta í skoðunarhöfn né í þeim skipum sem skoðuð eru og skoðunarmenn skulu ekki heldur vera ráðnir hjá eða taka að sér vinnu fyrir hönd óopinberra stofnanna sem gefa út opinber skírteini og flokkunarskírteini eða framkvæma það eftirlit sem krafist er til útgáfu þessara skírteina handa skipum.
4. Hver skoðunarmaður skal bera á sér persónulegt skjal í formi kennivottorðs sem gefið er út af lögbærum yfirvöldum í samræmi við innlenda löggjöf sem sýnir að skoðunarmaðurinn hefur leyfi til að framkvæma skoðanir.

Sameiginleg fyrirmynd að slíku kennivottorði skal útbúin í samræmi við málsmeðferðina í 19. gr.

13. gr.**Skýrslur frá hafnsögumönnum og hafnaryfirvöldum**

1. Hafnsögumenn í aðildarríkjunum sem starfa við að leggja skipum að bryggju og sigla þeim úr höfn eða starfa um borð í skipum sem eru á siglingu til hafnar í aðildarríki skulu þegar tilkynna lögbæru yfirvaldi hafnarríkis eða strandríkis, eftir því sem við á, ef þeir komast að því við dagleg skyldustörf sín að um er að ræða vanbúnað sem gæti skert öryggi skipsins á siglingu eða skaðað lífríki sjávar.
2. Ef hafnaryfirvöld komast að því við dagleg skyldustörf sín að skip í höfn þeirra er vanbúið með þeim hætti að það gæti ógnað öryggi skipsins eða stefnt lífríki sjávar í ótilhlýðilega hættu skulu þessi hafnaryfirvöld þegar tilkynna það til lögbærra yfirvalda hlutaðeigandi hafnarríkisins.

14. gr.**Samstarf**

1. Hvert aðildarríki skal gera ráðstafanir um samstarf milli lögbærra yfirvalda sinna, hafnaryfirvalda og annarra hlutaðeigandi yfirvalda eða stofnana sem starfa í viðskiptalegum tilgangi til að tryggja að lögbæra yfirvaldið geti aflað allra upplýsinga sem máli skipta um skip sem koma til hafnar hjá þeim.
2. Aðildarríkin skulu kveða á um upplýsingaskipti og samstarf milli lögbærra yfirvalda þeirra og lögbærra yfirvalda allra annarra aðildarríkja og viðhalda áunnum tengslum milli lögbærra yfirvalda þeirra, framkvæmdastjórnarinnar og upplýsingakerfisins SIRENAC E sem komið var upp í St. Malo í Frakklandi.

3. Upplýsingarnar sem um getur í 2. mgr. skulu vera þær sem tilgreindar eru í 4. viðauka við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit (MOU) og krafist er til að uppfylla skilyrði 15. gr. þessarar tilskipunar.

15. gr.**Birting upplýsinga um kyrrsetningu**

Hvert lögbært yfirvald um sig skal birta minnst ársfjórðungslega upplýsingar um skip sem hafa verið kyrrsett á næstliðnum þremur mánuðum og hvaða skip hafa verið kyrrsett oftar en einu sinni á næstliðnum 24 mánuðum.

Eftirfarandi upplýsingar skulu birtar:

- nafn skips,
- nafn eiganda skips eða útgerðar þess,
- IMO-númer,
- fánaríki,
- flokkunarfélag, þegar það skiptir máli og við á, hver sá aðili sem í samræmi við samningana hefur gefið út skírteini til handa skipinu fyrir hönd fánaríkis,
- ástæða kyrrsetningar,
- höfn og kyrrsetningardagur.

16. gr.**Endurgreiðsla kostnaðar**

1. Ef skoðanirnar sem um getur í 6. og 7. gr. staðfesta eða leiða í ljós vanbúnað í tengslum við kröfur samnings og réttlætir þannig kyrrsetningu skips skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar á venjulegum bókhaldstíma falla á eiganda skipsins, útgerð þess eða fulltrúa hans í hafnarríkinu.
2. Eigandi eða útgerð skips skal krafinn um greiðslu alls kostnaðar í tengslum við skoðanir sem framkvæmdar eru af lögbærum yfirvöldum aðildarríkis samkvæmt ákvæðum 4. mgr. 11. gr.
3. Kyrrsetningu skal ekki aflétt fyrr en full greiðsla hefur borist eða fullnægjandi tryggingar verið settar fyrir endurgreiðslu kostnaðar.

17. gr.**Gögn til að fylgjast með framkvæmd**

1. Aðildarríkin skulu leggja fram eftirtaldar upplýsingar til handa framkvæmdastjórninni og aðalskrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU):

- fjöldi skoðunarmanna sem starfa fyrir þeirra hönd við hafnarríkisefirlit í samræmi við þessa tilskipun. Að því er varðar yfirvöld sem hafa á sínum snærum skoðunarmenn sem framkvæma hafnarríkisefirlit aðeins í hlutastarfi skal heildarfjöldi breytt í fjölda ráðinna skoðunarmanna í fullu starfi,
 - fjöldi skipa sem koma til hafna þeirra á dæmigerðu almanaksári á næstliðnum fimm árum.
2. Upplýsingarnar sem taldar eru upp í 1. mgr. skulu framsendar innan þriggja mánaða frá því að þessi tilskipun öðlast gildi og eftir það fyrir 1. október þriðja hvert almanaksár.

18. gr.**Stjórnsýslunefnd**

Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem skipuð er samkvæmt 12. gr. tilskipunar 93/75/EBE í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í þeirri grein.

19. gr.**Málsmeðferð vegna breytinga**

Þessari tilskipun má breyta í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 18. gr., í því skyni að:

- a) aðlaga þær skoðunar- og birtingarskyldur aðildarríkjanna sem um getur í 5. gr. (þó ekki töluna 25 af hundraði sem um getur í 1. mgr.) og í 6., 7. og 15. gr. á grundvelli þeirrar reynslu sem fengist hefur af framkvæmd þessarar tilskipunar og að teknu tilliti til þess hvernig Parísarsamkomulagið um hafnarríkisefirlit (MOU) hefur þróast;
- b) aðlaga viðaukana í því skyni að taka mið af breytingum, sem tekið hafa gildi, á samningunum, bókunum, reglum og ályktunum viðkomandi alþjóðastofnana og á Parísarsam-komulaginu um hafnarríkisefirlit (MOU).

20. gr.**Framkvæmd**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til framkvæmdar tilskipun þessari eigi síðar en 30. júní 1996 og tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.
2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.
3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem hafa verið samþykkt um málefni sem tilskipun þessi nær til.

21. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugusta degi frá birtingu hennar.

22. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 19. júní 1995.

Fyrir hönd ráðsins,

B. PONS

forseti.

I. VIÐAUKI

VAL Á SKIPUM TIL FORGANGSSKOÐUNAR

(sem um getur í 2. mgr. 5. gr.)(*)

1. Skip sem koma til hafnar í aðildarríki í fyrsta sinn eða eftir tólf mánaða fjarveru eða lengri. Aðildarríkjunum ber og taka mið af þeim skoðunum sem aðildarríki að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU) hafa framkvæmt þegar þessum viðmiðunum er beitt. Séu viðeigandi gögn hér að lútandi ekki fyrir hendi ber aðildarríkjunum að styðjast við fánleg gögn SIRENAC E-upplýsingakerfisins og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess 1. janúar 1993.
2. Skip sem sigla undir fána ríkis sem er skráð í þriggja ára hlaupandi yfirliti um kyrrsetningu og tafir yfir meðaltali sem er birt í ársskýrslu um Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit (MOU).
3. Skip sem hafa fengið að láta úr höfn aðildarríkis með því skilyrði að ráðin verði bót á vanbúnaði sem gerð var athugasemd við innan tiltekins frests, þegar fresturinn er útrunninn.
4. Skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa lýst vanbúin þannig að siglingaöryggi sé stefnt í voða (samkvæmt tilskipun ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 og 13. gr. þessarar tilskipunar).
5. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, útgefin samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini gefin út af stofnunum sem eru ekki viðurkenndar samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir, en þær sjá um skipaefitirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda⁽¹⁾.
6. Skip sem uppfylla ekki skyldur sem mælt er fyrir um í tilskipun ráðsins 93/75/EBE.
7. Skip í flokki sem krafist er víðtæktrar skoðunar á (samkvæmt 7. gr. þessarar tilskipunar).
8. Skip sem af öryggisástæðum hafa verið strikuð út úr viðkomandi öryggisflokki næstu sex mánuði á undan.

(*) Ekki er um forgangsröð viðmiðana að ræða.

(¹) Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 20.

II. VIÐAUKI

SKRÁ UM SKÍRTEINI OG SKJÖL

(sem um getur í 1. mgr. 6. gr.)

1. Alþjóðlega mælibréfið (1969)
2. - Öryggisskírteini farþegaskips
 - Öryggisskírteini um smíði vöruflutningaskips
 - Skírteini fyrir öryggisbúnað vöruflutningaskips
 - Öryggisskírteini fyrir loftskýstastöðvar vöruflutningaskips
 - Öryggisskírteini fyrir talstöðvar vöruflutningaskips
 - Öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað vöruflutningaskips
 - Undanþáguskírteini
 - Öryggisskírteini vöruflutningaskips
3. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu
 - hæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu
4. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu
 - Hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu
5. Alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið)
6. Alþjóðlega mengunarvarnarskírteinið fyrir flutning fljótandi eitrefna í lausu
7. Alþjóðlega hleðslumerkjaskírteinið (1966)
 - Alþjóðlega hleðslumerkja-undanþáguskírteinið
8. Olíudagbók, I. og II. hluti
9. Farmbók
10. Lágmarksöryggismönnunarskírteini
 - Atvinnuréttindaskírteini
11. Læknisvottorð (sbr. ILO-samning nr. 73 um læknisskoðun sjómanna)
12. Gögn um stöðugleika
13. Afrit af samræmisvottorði og skírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðareglur um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ályktun IMO A.741 (18))
14. Skírteini fyrir styrkleika skipsbols og vélbúnaðar gefin út af viðkomandi flokkunarfélagi (aðeins krafist ef skip heldur flokkun sinni hjá flokkunarfélagi).

III. VIÐAUKI

DÆMI UM „GILDAR ÁSTÆÐUR“ TIL NÁKVÆMRAR SKOÐUNAR

(sem um getur í 3. mgr. 6. gr.)

1. Skip sem um getur í I. viðauka, að undanskildum 1. lið.
2. Skýrsla eða tilkynning hefur borist frá öðru aðildarríki.
3. Skýrsla eða kvörtun frá skipstjóra, skipverja eða einstaklingi eða stofnun sem á réttmætra hagsmuna að gæta varðandi örugga starfsemi skips, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð eða mengunarvarnir, nema viðkomandi aðildarríki telji slíka skýrslu eða kvörtun ekki á rökum reista; óheimilt er að veita skipstjóra eða eiganda viðkomandi skips vitneskju um nafn þess sem leggur fram skýrslu eða kvörtun.
4. Viðkomandi skip hefur lent í árekstri á leið sinni til hafnar.
5. Olíudagbók hefur ekki verið færð sem skyldi.
6. Kæra hefur borist um meint brot skips á ákvæðum um losun skaðvænlegra efna.
7. Villur hafa verið uppgötvaðar við skoðun skírteina og annarra skjala (sbr. a-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.).
8. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum 8. gr. tilskipunar 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna⁽¹⁾.
9. Merki eru um að meðhöndlun farms og aðrar aðgerðir séu ekki framkvæmdar með öruggum hætti eða í samræmi við viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, t.d. að súrefnismagn í eðalgaslögnum til farmgeyma sé yfir því hámarki sem mælt er fyrir um.
10. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfis fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
11. Uppfærður skráningarlisti er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 28.

IV. VIÐAUKI

STARFSREGLUR VIÐ EFTIRLIT MEÐ SKIPUM

(sem um getur í 4. mgr. 6. gr.)

1. Starfsreglur við eftirlit með skipum (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.466 (XII)), með áorðnum breytingum.
2. Meginreglur um lágmarksöryggismönnun (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.481 (XII) ásamt viðaukum sem bera yfirskriftina: „Innihald lágmarksöryggismönnunarskírteinis“ (1. viðauki) og „Hvernig beita á meginreglum um lágmarksmönnun“ (2. viðauki)).
3. Starfsreglur við eftirlit með skipum og losun frá þeim samkvæmt I. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókun frá 1978 (MARPOL 73/78), (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.542 (13)).
4. Starfsreglur við eftirlit með skipum og losun frá þeim samkvæmt II. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókun frá 1978 (MARPOL 73/78), (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MEPC 26 (23)).
5. Starfsreglur við eftirlit með starfsaðferðum sem varða öryggi skipa og mengunarvarnir (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.742 (18)).
6. Ákvæði alþjóðareglna um flutning á hættulegum varningi (International Maritime Dangerous Goods Code).
7. Rit Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO) „Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure“ (Leiðbeiningar um starfsreglur við skoðun á vinnuaðstöðu um borð í skipum).
8. I. viðauki við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit (MOU), viðmiðunarreglur fyrir eftirlitsmenn.

V. VIÐAUKI

A. FLOKKAR SKIPA SEM ERU HÁÐ VÍÐTÆKRI SKOÐUN

(sem um getur í 1. mgr. 7. gr.)

1. Olúflutningaskip sem taka á úr notkun á næstu fimm árum samkvæmt alþjóðasamningi um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni frá 1978 (MARPOL 73/78), I. viðauki, reglugerð 13G, þ.e.
 - hráolúflutningaskip með 20 000 tonna burðargetu eða yfir eða olúflutningaskip fyrir unnar olúvörur með 30 000 tonna burðargetu eða yfir sem ekki uppfylla kröfur sem gerðar eru til nýrra olúflutningaskipa, eins og fram kemur í 26. tl. 1. reglu í I. viðauka við MARPOL 73/78, eru háð víðtækri skoðun 20 árum eftir afhendingu, eins og fram kemur á eyðublaði B í viðbæti við alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), eða 25 árum eftir afhendingu ef hliðargeymar skipsins eða rými í tvöföldum botni, sem eru ekki notuð til olúflutninga, uppfylla kröfur 4. tl. reglu 13G í þeim viðauka, nema endurbætur hafi verið gerðar á skipinu til að uppfylla kröfur reglu 13F í sama viðauka,
 - olúflutningaskip, samanber hér að framan, sem uppfyllir kröfur sem gerðar eru til nýrra olúflutningaskipa, eins og fram kemur í 26. tl. 1. reglu í I. viðauka við MARPOL 73/78 er háð víðtækri skoðun 25 árum eftir afhendingu, eins og fram kemur á eyðublaði B í viðbæti við alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), nema skipið uppfylli kröfur reglu 13F í sama viðauka eða endurbætur hafi verið gerðar á því til að svo mætti verða.
2. Búlkaskip, eldri en 12 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.
3. Farþegaskip.
4. Gas- og efnaflutningaskip, eldri en 10 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.

B. VALFRJÁLSAR VIÐMIÐUNARREGLUR UM VÍÐTÆKA SKOÐUN TILTEKINNA SKIPAFLOKKA

(sem um getur í 2. mgr. 7. gr.)

Víðtæk skoðun getur náð til eftirfarandi atriða að svo miklu leyti sem það á við. Skoðunarmenn verða að gera sér grein fyrir að það kann að stefna öryggi við framkvæmd ákveðinna aðgerða um borð í voða, t.d. meðhöndlun farms, ef gerð er krafa um að prófanir sem hafa bein áhrif á slíkar aðgerðir fari fram á sama tíma og þær eru í gangi.

1. ALMENNUR FLOKKUR SKIPA (flokkar í A-hluta)
 - Straumrof og gangsetning neyðarrafala.
 - Skoðun neyðarlýsingar.
 - Virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalögn.
 - Virkni austursdælu.
 - Lokun vatnspéttra hurða.
 - Sjósetning eins björgunarbáts sem veit að sjó.

- Prófun fjarstýrðrar neyðarstöðvunar, t.d. fyrir katla, loftræstingu og eldsneytisdeklar.
- Prófun stýrisbúnaðar, þar á meðal varastýrisbúnaðar.
- Skoðun neyðaraflgjafa fyrir fjarskiptabúnað.
- Skoðun og, eftir því sem við verður komið, prófun skilju í vélarrúmi.

2. OLÍUFLUTNINGASKIP

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun olíuflutningaskipa:

- Fastur kvoðuslökkvibúnaður á þilfari.
- Almennur slökkvibúnaður.
- Skoðun brunaspjalda fyrir vélarrúm, dælurými og vistarverur.
- Athugun þrýstings á eðalgasi og súrefnisinnihaldi þess.
- Athugun á skoðunarskýrslum (sbr. ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744 (18)) í leit að atriðum sem hugsanlega þarfnast skoðunar.

3. BÚLKASKIP

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun búlkaskipa:

- Hugsanleg tæring í undirstöðum vélbúnaðar á þilfari.
- Hugsanleg aflögun og/eða tæring lestarlúga.
- Hugsanlegar sprungur eða staðbundin tæring í þverskilrúmum.
- Aðgengi að lestum.
- Athugun skoðunarskýrslu (sbr. ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744 (18)) í leit að atriðum sem hugsanlega þarfnast skoðunar.

4. GAS- OG EFNAFLUTNINGASKIP

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í víðtækri skoðun gas- og efnaflutningaskipa:

- Öryggisvöktunarbúnaður farmgeyma að því er varðar hitastig, þrýsting og úllas (úllas = mismunur milli heildarlengdar dýpilsrörs geymis og dýpilshæðar vökva í sama geymi).
- Tæki til að mæla súrefni og sprengihættu, meðal annars kvörðun þeirra. Könnun á hvort efnaskynjarar (sogdælur) séu tiltækir með hæfilega mörgum hentugum túpum til að skynja lofttegundir með tilliti til þess farms sem verið er að flytja.
- Káetuflóttabúnaður með hæfilegri öndunar- og augnvörn fyrir alla um borð (ef þess er krafist fyrir vörur sem taldar eru upp í alþjóðahæfnisskírteini eða hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu eða fljótandi lofttegunda í lausu, eftir því sem við á).

- Athugun á hvort sú vara sem verið er að flytja sé talin upp í alþjóðahæfnisskírteini eða hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu eða fljótandi lofttegunda í lausu, eftir því sem við á.
- Fastur slökkvibúnaður á þilfari, hvort sem hann inniheldur kvoðu, þurr kemísk efni eða annað sem nauðsynlegt er vegna þeirrar vöru sem verið er að flytja.

5. FARÞEGASKIP

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. hluta má einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í viðtækri skoðun farþegaskipa:

- Prófun eldskynjara- og viðvörunarkerfa.
- Athugun á hvort eldvarnarhurðir lokast á réttan hátt.
- Prófun tilkynningakerfa.
- Brunaæfing þar sem sú lágmarkskrafa er gerð að notkun allra slökkvibúninga sé sýnd og hluti starfsmanna í veitingaþjónustu taki þátt í henni.
- Sýnt sé fram á að lykilmenn í áhöfn þekki áætlun um aðgerðir ef skip verður fyrir skaða.

Heimilt er að halda skoðun áfram, sé það talið viðeigandi, meðan skipið er í förum til og frá höfn í viðkomandi aðildarríki með samþykki skipstjóra eða útgerðar. Skoðunarmönnum er hvorki heimilt að trufla starfsemi skipsins né skapa aðstæður sem að áliti skipstjóra geta stefnt öryggi farþega, áhafnar eða skips í hættu.

VI. VIÐAUKI

VIÐMIÐUNARREGLUR UM KYRRSETNINGU SKIPA

(sem um getur í 3. mgr. 9. gr.)

Inngangur

Áður en ákvarðað er hvort vanbúnaður sem kemur í ljós við skoðun réttlætir kyrrsetningu viðkomandi skips þarf skoðunarmaður að beita viðmiðunarreglunum sem tilgreindar eru í 1. og 2. hluta hér á eftir.

Í 3. hluta er að finna dæmi um vanbúnað sem getur einn og sér kallað á kyrrsetningu viðkomandi skips (sjá 3. mgr. 9. gr.).

1. Helstu viðmiðunarreglur

Þegar skoðunarmaðurinn ákveður með faglegum hætti hvort skip skuli kyrrsett eða ekki skal hann beita eftirfarandi viðmiðunarreglum:

Tímasetning:

Ef óvarlegt er talið að sigla skipi á haf út skal kyrrsetja það við fyrstu skoðun burtséð frá því hve lengi skipið dvelur í höfn.

Viðmiðunarregla:

Skip er kyrrsett ef það er svo vanbúið að skoðunarmaður verði að koma aftur um borð í það til að fullvissa sig um að ráðin hafi verið bót á vanbúnaðinum áður en skipið heldur til hafs.

Nauðsyn þess að skoðunarmaðurinn komi aftur um borð í skipið er mælikvarði á það hversu alvarlegur vanbúnaðurinn er. Ekki er þó skylda að fara í slíka heimsókn í hverju tilviki. Slíkt felur í sér að yfirvöld verði að staðfesta á einn eða annan hátt, öðru fremur með frekari heimsóknum, að bætt hafi verið úr vanbúnaðinum fyrir brottför.

2. Beiting helstu viðmiðunarreglna

Þegar tekin er ákvörðun um það hvort vanbúnaður skips sé svo alvarlegur að það réttlæti kyrrsetningu skal skoðunarmaður meta hvort:

1. viðeigandi gild skjöl um borð í skipinu;
2. skipið er mannað í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskírteinið.

Meðan á skoðun stendur skal skoðunarmaður að auki meta hvort skip og/eða áhöfn þess sé fær um að:

3. sigla með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
4. meðhöndla, flytja og vakta á öruggan hátt ástand farms alla næstu sjóferð;
5. hafa örugga stjórn með höndum í vélarrúmi alla næstu sjóferð;
6. knýja skipið áfram og stýra með öruggum hætti alla næstu sjóferð;
7. berjast með skilvirkum hætti gegn eldi í sérhverjum hluta skipsins ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
8. yfirgefa skipið hratt og örugglega og inna af hendi björgunarstörf ef nauðsyn krefur alla næstu sjóferð;
9. koma í veg fyrir umhverfismengun alla næstu sjóferð;
10. viðhalda nægilegum stöðugleika alla næstu sjóferð;
11. viðhalda nægilegum vatnsþéttleika alla næstu sjóferð;
12. annast fjarskipti á neyðarstundu, ef nauðsyn krefur, alla næstu sjóferð;
13. tryggja öruggar og heilnæmar aðstæður um borð alla næstu sjóferð.

Ef svarið við einhverri af þessum spurningum er neikvætt, að teknu tilliti til alls vanbúnaðar sem hefur komið í ljós, skal fhuga alvarlega að kyrrsetja skipið. Margs konar annar en minniháttar vanbúnaður getur einnig réttlætt kyrrsetningu skips.

3. Til hjálpar skoðunarmanni við notkun þessara viðmiðunarreglna fylgir skrá yfir vanbúnað, flokkaður undir viðkomandi samninga og/eða reglur, sem telst svo alvarlegs eðlis að hann kann að réttlæta kyrrsetningu skipsins sem í hlut á. Þessi skrá er ekki tæmandi.

3.1. Almenn

Skortur á gildum skírteinum sem krafist er samkvæmt viðeigandi samningum. Skip sem sigla undir fána ríkja sem eru ekki aðilar að viðeigandi samningi eða hafa ekki hrint í framkvæmd öðrum viðeigandi samningum hafa þó ekki rétt til að hafa skírteinin sem kveðið er á um í samningnum eða öðrum viðeigandi samningum. Skortur á skyldubundnum skírteinum er þó ekki einn sér nægileg ástæða fyrir kyrrsetningu þessara skipa. Við beitingu ákvæðisins sem kveður á um „óhagstæðari meðferð“ er þess þó krafist að skipið uppfylli verulegan hluta skilyrðanna áður en það lætur í haf.

3.2. Atriði samkvæmt SOLAS-samningnum (tilvísanir eru gefnar í svigum)

1. Bilun í aðalvélbúnaði og öðrum nauðsynlegum vélbúnaði og rafbúnaði.
2. Hreinlæti í vélarrúmi er ábótavant, of mikið magn olíublandaðs vatns í austri, einangrun röra, þar með talin útblástursrör í vélarrúmi, menguð olíu, ófullnægjandi starfsemi austurbúnaðar.
3. Bilun í neyðarrafala, -ljósum, -rafhlöðum og -rofum.
4. Bilun í aðal- og varastýrisbúnaði.
5. Einstaklingsbjörgunartæki, björgunarför og losunarbúnaður ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaðurinn bilaður.
6. Eldskynjunarkerfi, brunaviðvörðunarkerfi, slökkvibúnaður, föst slökkvikerfi, loftræstilokar, brunaspjöld og snarlokar ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaður bilaður þannig að hann er óhæfur til þeirra nota sem honum er ætlað.
7. Slökkvibúnaður á þilfari olíuflutningaskipa ekki fyrir hendi, í niðurníðslu eða starfar ekki sem skyldi.
8. Ljós, dagmerki eða hljóðmerkjagjafar eru ekki fyrir hendi, eru ekki í samræmi við reglur eða í niðurníðslu.
9. Fjarskiptabúnaður fyrir neyðar- og öryggisfjarskipti ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi.
10. Siglingatæki ekki fyrir hendi eða starfa ekki sem skyldi, að teknu tilliti til ákvæða SOLAS-reglugerðar nr. V/12(o).
11. Leiðrétt sjókort og/eða öll viðeigandi sjóferðagögn sem eru nauðsynleg til fyrirhugaðrar sjóferðar eru ekki fyrir hendi, að teknu tilliti til þess að nota má rafræn kort í stað sjó korta.
12. Neistalaus loftræstibúnaður fyrir farmdælurými ekki fyrir hendi (SOLAS-regla nr. II-2/59.3.1).

3.3. Atriði samkvæmt IBC-reglunum (tilvísanir eru gefnar í svigum)

1. Flutningur efna sem ekki eru tilgreind í hæfnisskírteini eða upplýsingum um farm ábótavant (16.2).
2. Háþrýstiöryggistæki ekki fyrir hendi eða þau skemmd (8.2.3).
3. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki viðeigandi kröfur reglnanna (10.2.3).
4. Íkveikjuhætta á hættulegum stöðum sem um getur í 10.2 (11.3.15).
5. Brotið í bága við sérstakar kröfur (15).
6. Farið yfir hámarksörk geymis hvað varðar eiginleika farms (16.1).
7. Ónógar hitavarnir fyrir viðkvæmar vörur (16.6).

3.4. Atriði samkvæmt IGC-reglunum (tilvísanir eru gefnar í svigum)

1. Flutningur efna sem ekki er getið í hæfnisskírteini eða upplýsingar um farm ábótavant (18.1).
2. Lokunarbúnaður fyrir vistarverur eða þjónusturými ekki fyrir hendi (3.2.6).

3. Þil ekki gasþétt (3.3.2).
4. Loftlokar bilaðir (3.6).
5. Snarlokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (5.6).
6. Öryggislokar ekki fyrir hendi eða bilaðir (8.2).
7. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur reglnanna (10.2.4).
8. Loftræstibúnaður í farmrymum ekki starfhæfur (12.1).
9. Þrýstiviðvörunarkerfi fyrir farmgeyma ekki starfhæft (13.4.1).
10. Gasgreiningarbúnaður og/eða eiturgasgreiningarbúnaður bilaður (13.6).
11. Flutningur efna með lata án gilda lataskírteina (17/19).

3.5. Atriði samkvæmt samningnum um hleðslumerki skipa

1. Mikilvæg svæði skemmd, tærð eða með pittatæringu í plötum og styrkingum þeirra í þilfari og bol sem hefur áhrif á haffæri eða styrkleika til að þola staðbundið álag nema því aðeins að framkvæmd hafi verið fullnægjandi bráðabirgðaviðgerð fyrir sjóferð til hafnar þar sem varanleg viðgerð getur farið fram.
2. Staðfesting á ónógum stöðugleika.
3. Skortur á fullnægjandi og áreiðanlegum upplýsingum í viðurkenndu formi sem gera skipstjóra með einföldum hætti kleift að skipuleggja lestun farms og kjölfestu í skipið þannig að stöðugleiki þess sé innan öryggismarka á öllum stigum og við breytilegar aðstæður meðan á sjóferð stendur og að komið sé í veg fyrir óásættanlega spennu í burðarvirki skipsins.
4. Lokunartæki, lokunarbúnaður lúga og vatnsþéttar hurðir ekki fyrir hendi eða bilaðar.
5. Ofhleðsla.
6. Djúpristumerki ekki fyrir hendi eða ólæsileg.

3.6. Atriði samkvæmt I. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum)

1. Olíusúbúnaður, vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu eða 15 ppm viðvörunarfyrirkomulag ekki fyrir hendi, alvarlega bilað eða óstarfhæft.
2. Ekki nægilegt rúmtak í dreggjar- og/eða sorageymum til fyrirhugaðrar sjóferðar.
3. Olíudagbók ekki fyrir hendi (20 (5)).
4. Óleyfilegum hjástremislokum fyrir austur komið fyrir.

3.7. Atriði samkvæmt II. viðauka MARPOL-samningsins (tilvísanir eru gefnar í svigum)

1. P&A-handbókin ekki fyrir hendi.
2. Farmur er ekki flokkaður (3 (4)).
3. Engin hleðsludagbók fyrir hendi (9 (6)).

4. Flutningur olíukenndra efna án þess að fullnægja kröfum þar að lútandi eða án þess skírteini hafi verið breytt með viðeigandi hætti (14).
5. Óleyfilegum hjástreymislokum fyrir austur komið fyrir.

3.8. *Atriði samkvæmt STCW-samningnum*

Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar ekki í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskírteini.

3.9. *Atriði samkvæmt ILO-samningunum*

1. Ekki nægilegar vistir um borð fyrir sjóferð til næstu hafnar.
2. Ekki nægilegt drykkjarhæft vatn fyrir sjóferð til næstu hafnar.
3. Hollustuhættir um borð langt frá því að vera fullnægjandi.
4. Enginn hitunarbúnaður í í vistarverum í skipi sem eru starfrækt á svæðum þar sem hiti getur orðið mjög lágur.
5. Óhóflega mikið sorp, gangar/vistarverur tepptar af búnaði eða farmi eða aðstæður þar að einhverju leyti óöruggar.

3.10. *Atriði sem réttlæta e.t.v. ekki kyrrsetingu en þar sem til að mynda verður að stöðva vinnu við farm*

Ef starfsemi (eða viðhald) eðalgaskerfis, farmtengds búnaðar eða vélbúnaðar er ábótavant telst vera nægileg ástæða til að stöðva vinnu við farm.

VII. VIÐAUKI

LÁGMARKSKRÖFUR FYRIR SKOÐUNARMENN

(sem um getur í 1. mgr. 11. gr.)

1. Skoðunarmaður skal hafa umboð lögbærs yfirvalds aðildarríkisins til að framkvæma hafnarríkiseftirlit.
2. Skoðunarmaður skal:

annaðhvort
 - hafa starfað í að minnsta kosti eitt ár sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna,
 - og skal hafa:
 - a) atvinnuskírteini skipstjóra sem heimilar honum að stjórna skipi sem er 1 600 brúttórúmllestir að stærð eða meira (sbr. alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla II/2); eða
 - b) atvinnuskírteini yfirvélstjóra sem heimilar honum að taka að sér það starf um borð í skipi þar sem afl aðalvélbúnaðar er 3 000 kW eða meira (sbr. alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla III/2); eða
 - c) lokið prófi sem skipaverkfræðingur/tæknifræðingur, vélaverkfræðingur eða verkfræðingur/ tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkur í fimm ár að minnsta kosti,
 - hafa starfað til sjós í fimm ár að minnsta kosti sem yfirmaður á þilfari eða í vélarrúmi, eftir því sem við á, ef hann fellur undir a- eða b-lið hér að framan.

eða

 - hafa háskólagráðu á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun, og
 - hafa fengið þjálfun og verið útskrifaður úr skóla fyrir skipaskoðunarmenn, og
 - hafa starfað í að minnsta kosti tvö ár sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa fengist við skoðun og skírteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna.
3. Hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við sjómenn á því tungumáli sem algengast er til sjós.
4. Hæfileg þekking á ákvæðum alþjóðasamninga og viðeigandi starfsaðferðum við hafnarríkiseftirlit.
5. Eftirlitsmenn sem ekki fullnægja viðmiðununum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir starfa við hafnarríkiseftirlit hjá lögbæru yfirvaldi í aðildarríki þann dag sem tilskipun þessi er samþykkt.