

TILSKIPUN RÁÐSINS 98/25/EB

frá 27. apríl 1998

um breytingu á tilskipun 95/21/EB 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 málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. c í sáttmálanum⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 95/21/EB⁽⁴⁾ eru „samningar“ skilgreindir sem þeir samningar sem vitnað er til í þeirri grein og eru í gildi við samþykkt tilskipunarinnar. Í 2. mgr. 2. gr. er mælt svo fyrir að „MOU“ merki Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit, undirritað í París 26. janúar 1982, eins og það hljóðaði daginn sem tilskipunin var samþykkt.
- 2) Frá samþykkt tilskipunar 95/21/EB hafa gengið í gildi breytingar á alþjóðasamningnum um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74), alþjóðasamningnum um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 (MARPOL 73/78) og alþjóðasamningnum um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78). Síðustu breytingar á Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit (MOU) tóku gildi 14. janúar 1998. Rétt er að beita þessum breytingum að því er varðar þessa tilskipun.
- 3) Með alþjóðareglum um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ISM-reglunum), sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykkti 4. nóvember 1993 og gerði skylt að fylgja með nýjum IX. kafla alþjóðasamningsins um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), er komið á fót

öryggisstjórnunarkerfi sem fyrirtækið, sem annast útgerð skipsins, beitir bæði um borð og í landi og er staðfest af yfirvöldum í landinu, þar sem fyrirtækið stundar starfsemi sína.

- 4) ISM-reglurnar eru mikilvægt framlag til aukins öryggis á hafinu og verndar á umhverfi sjávar innan landhelgi bandalagsins.
- 5) ISM-reglurnar öðlast gildi á alþjóðavettvangi 1. júlí 1998 að því er varðar öll farþegaskip sem og olíuflutningaskip, efnaflutningaskip, gasflutningaskip, búlkaskip og háhraðavöruflutningaför sem eru 500 tonn eða stærri.
- 6) Markmið reglugerðar ráðsins (EB) nr. 3051/95 frá 8. desember 1995 um öryggisstjórnun á ekju-farþegaferjum⁽⁵⁾ er skjót lögbinding á framkvæmd ákvæða ISM-reglnanna að því er varðar allar ekju-farþegaferjur sem leggjast við eða láta úr höfn innan bandalagsins, án tillits til þess undir hvaða fána þær sigla.
- 7) Tafir á framkvæmd ákvæða ISM-reglnanna á alþjóðavettvangi af hálfu fyrirtækja og yfirvalda gætu orðið áhyggjuefni með tilliti til öryggis á hafinu og umhverfisverndar.
- 8) Því er nauðsynlegt að gera sérstakar ráðstafanir innan bandalagsins til að taka á málum þar sem engin ISM-skirteini eru um borð. Skylt er að þessar ráðstafanir feli í sér kyrrsetningu allra skipa sem hafa ekki skirteini sem eru gefin út samkvæmt ISM-reglunum.
- 9) Sé ekki um annan alvarlegan vanbúnað skipsins að ræða, er heimili kyrrsetningu þess, er hlutaðeigandi aðildarríki heimilt að láta aflétta kyrrsetningunni, þegar nauðsyn krefur, til að komast hjá þröngslum í höfninni.
- 10) Í þessu tilviki er nauðsynlegt að aðildarríkin grípi til vel samhæfðra ráðstafana, í samræmi við 11. gr. tilskipunar 95/21/EB, til að tryggja að skipum, sem hafa fengið heimild til að láta úr höfn án viðeigandi ISM-skirteinis, sé meinaður aðgangur að öllum höfnum innan bandalagsins þangað til gild skirteini hafa verið gefin út samkvæmt ISM-reglunum, samanber þó 6. mgr. þeirrar greinar.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 133, 7.5.1998, bls. 19, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 39/1999 frá 26. mars 1999 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna. Stjtið. EB C 264, 30. 8. 1997, bls. 33.

(1) Álit var skilað 10. desember 1997 (Stjtið. EB C 73, 9. 3. 1998, bls. 64).

(2) Álit Evrópuþingsins frá 4. desember 1997 (Stjtið. EB C 388, 22. 12. 1997, bls. 16), sameiginleg afstaða ráðsins frá 12. febrúar 1998 (Stjtið. EB C 91, 26. 3. 1998, bls. 28) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 31. mars 1998 (Stjtið. EB C 138, 4. 5. 1998).

(3) Stjtið. EB L 157, 7. 7. 1995, bls. 1.

(5) Stjtið. EB L 320, 30. 12. 1995, bls. 14.

- 11) Aðeins aðildarríkið, sem kyrrsetur skipið, getur aflétt aðgangsbanni að höfnum innan bandalagsins. Þessu ríki er heimilt, ef það óskar þess, að taka við hvers konar upplýsingum frá öðru aðildarríki sem teljast sönnun þess að skip hafi gild skirteini sem eru gefin út í samræmi við ISM-reglurnar.
- 12) Það ætti að vera mögulegt að nota einfaldaða málsmeðferð til að aðlaga tilskipun 95/21/EB þannig að í henni sé tekið tillit til breytinga á alþjóðasamningum og Parísarsamkomulaginu um hafnarríkisefirlit sem um getur í 2. gr. þeirrar tilskipunar. Málsmeðferðin, sem kveðið er á um í 18. gr. þeirrar tilskipunar, virðist henta best til slíkra breytinga. Í því augnamiði er rétt að víkka út 19. gr.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Tilskipun 95/21/EB er breytt sem hér segir:

1. 2. gr. er breytt sem hér segir:
- a) í 1. mgr. komi orðin „sem eru í gildi 1. júlí 1998“ í stað orðanna „sem eru í gildi við samþykki þessarar tilskipunar“.
- b) í 2. mgr. komi orðin „eins og það hljóðar 14. janúar 1998“ í stað orðanna „eins og það hljóðar daginn sem þessi tilskipun er samþykkt“.

2. Eftirfarandi grein bætist við:

„9. grein a

Gildandi málsmeðferð ef ISM-skirteini eru ekki til staðar

1. Leiði skoðun í ljós að afrit af samræmisskjali eða öryggisstjórnunarskirteini, sem eru gefin út í samræmi við alþjóðareglur um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ISM-reglur), er ekki að finna um borð í skipi sem heyrir undir ISM-reglurnar innan bandalagsins á skoðunardegi skulu lögbær yfirvöld sjá til þess að skipið sé kyrrsett.

2. Lögbærum yfirvöldum er heimilt að aflétta kyrrsetningunni, þrátt fyrir að skjölin, sem um getur í 1. mgr., vanti til að komast hjá þrengslum í höfn ef skoðunin leiðir í ljós að ekki er um annan vanbúnað að ræða sem heimilar kyrrsetningu. Þegar slík ákvörðun er tekin skulu lögbær yfirvöld ætíð tilkynna lögbærum yfirvöldum hinna aðildarríkjanna um það tafarlaust.

3. Aðildarríki skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að öllum skipum, sem hafa heimild til að láta úr höfn í aðildarríki undir þeim kringumstæðum sem um getur í 2. mgr., sé meinaður aðgangur að öllum höfnum innan bandalagsins, nema undir þeim kringumstæðum er um getur í 6. mgr. 11. gr., þangað til eigandi eða útgerð skipsins hefur sýnt lögbærum yfirvöldum aðildarríkisins, sem fyrirskipaði kyrrsetninguna, fram á að skipið hafi gild skirteini sem eru gefin út í samræmi við ISM-reglurnar. Komi í ljós við skoðun að um vanbúnað er að ræða, eins og um getur í 2. mgr. 9. gr., sem ekki er unnt að bæta úr í kyrrsetningarhöfn skulu víðeigandi ákvæði 11. gr. einnig gilda.“

3. Við 19. gr. bætist eftirfarandi liður:

„c) aðlaga dagsetningarnar í 2. gr. í því skyni að taka mið af breytingum, sem hafa gengið í gildi, á alþjóðasamningunum og á Parísarsamkomulaginu um hafnarríkisefirlit (MOU), sem um getur í téðri grein, að undanskildum bókunum við þá samninga.“

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 1. júlí 1998. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvisun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvisun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin setja nánari reglur um slíka tilvisun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 27. apríl 1998.

Fyrir hönd ráðsins,

R. COOK

forseti.