

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2001/106/EB

2003/EES/6/23

frá 19. desember 2001

um breytingu á tilskipun ráðsins 95/21/EB um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarrikisefirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna(*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS Hafa,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar⁽¹⁾,

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

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar⁽³⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans⁽⁴⁾, á grundvelli sameiginlegs texta sáttanefndarinnar frá 13. nóvember 2001,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með tilskipun ráðsins 95/21/EB⁽⁵⁾ er komið á fót hafnarrikisefirliti með siglingum í Evrópubandalaginu sem byggist á samræmdum aðferðum við skoðun og kyrrsetningu.
- 2) Nauðsynlegt er að taka tillit til breytinga sem hafa verið gerðar á samningum, bókunum, reglum og ályktunum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og þróunar sem orðið hefur innan ramma Parísarsamkomulagsins um hafnarrikisefirlit (MOU).
- 3) Litið er svo á að ekkert í þessari tilskipun hafi þau áhrif að ábyrgð fánaríkjanna verði flutt til hafnaríkjanna, né heldur ábyrgð viðurkenndra stofnana sem starfa á vegum fánaríkjanna.
- 4) Sumum skipum fylgir umtalsverð áhætta, að því er varðar öryggi á hafinu og umhverfi hafsins, vegna lélegs ástands, fána og ferils þeirra, einkum skipum sem sigla undir fána ríkis sem fær lýsinguna „mjög mikil áhætta“ eða „mikil áhætta“ á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um

hafnarefirlit. Þess vegna ætti að synja þessum skipum um aðgang að höfnum bandalagsins nema sýna megi fram á að hægt sé að sigla þeim á hafsvæðum bandalagsins án þess að hætta stafi af. Setja verður viðmiðunarreglur þar sem mælt er fyrir um málsmeðferð sem beita má þegar setja á slíkt aðgangsbann eða aflétta því. Til að tryggja gagnsæi er rétt að birta skrá yfir skip sem er synjað um aðgang að höfnum bandalagsins.

- 5) Skip með háan markþátt hafa í för með sér sérstaklega mikla hættu á slysum og mengun og er það næg ástæða fyrir því að skoða þau oft í viðkomuhöfnum bandalagsins.
- 6) Þeir flokkar skipa, sem er skráðir í V. viðauka við tilskipun 95/21/EB, hafa einnig í för með sér mikla slysa- eða mengunarhættu þegar skipin hafa náð vissum aldri. Þegar skoðunaryfirvald ræður mestu um það hvort setja skuli slíkt skip í viðtæka skoðun er ekki unnt að taka upp samræmda starfshætti innan bandalagsins. Því er nauðsynlegt að skoðun þessara skipa verði skyldubundin. Einkum er ástæða til þess, með tilliti til mikillar mengunarhættu frá olíuflutningaskipum og í ljósi þeirrar staðreyndar að skip, sem eru svo vanbúin að þau eru kyrrsett, eru oftast eldri en 15 ára, að fram fari viðtæk skoðun á olíuflutningaskipum sem eru eldri en 15 ára.
- 7) Umfang viðtækrar skoðunar, sem viðmiðunarreglur hafa verið settar um, getur verið töluvert mismunandi eftir því hvað skoðunaryfirvöld ákveða. Þessar viðmiðunarreglur ættu því að vera skyldubundnar til að unnt sé að taka upp samræmda starfshætti innan bandalagsins. Þó er rétt að kveða á um undantekningar þegar skoðun slíkra skipa er óframkvæmanleg, einkum með tilliti til ástands vörulesta skipsins eða starfrænna takmarkana við lestun og losun, eða myndi hafa í för með sér aukna áhættu fyrir öryggi skipsins, áhafnarinnar, skoðunarmannsins eða hafnar-svæðisins.
- 8) Aðildarríkin skulu eiga rétt á að skipuleggja skyldubundna skoðun á skilvirkan hátt til að ná fram sem mestu auknu verðgildi með strangara skoðunarkerfi, að teknu tilliti til margs konar aðstæðna við starfrækslu, og að nýta sér samstarf milli hafna og aðildarríkja og virða um leið heildarmarkmið um affköst við skoðun.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 19, 22.1.2002, bls. 17, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 56/2002 frá 31. maí 2002 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfssemi) við EES-samninginn. Sjá EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna nr. 44, 5.9.2002, bls. 12.

(1) Stjtið. EB C 212 E, 25.7.2000, bls. 102 og Stjtið. EB C 154, 29.4.2001, bls. 67.

(2) Stjtið. EB C 14, 16.1.2001, bls. 22.

(3) Stjtið. EB C 22, 24.1.2001, bls. 19.

(4) Álit Evrópuþingsins frá 30. nóvember 2000, (Stjtið. EB C 228, 13.8.2001, bls. 133), sameiginleg afstaða ráðsins frá 26. febrúar 2001 (Stjtið. EB C 101, 30.3.2001, bls. 15) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. maí 2001 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB). Ákvörðun Evrópuþingsins frá 24. október 2001 og ákvörðun ráðsins frá 6. desember 2001.

(5) Stjtið. EB L 157, 7.7.1995, bls. 1. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/97/EB (Stjtið. EB L 331, 23.12.1999, bls. 67).

- 9) Þar eð ráðning og þjálfun hæfra skoðunarmanna tekur tíma skulu aðildarríkin hafa leyfi til að byggja upp skoðunarþjónustu sína smám saman. Með tilliti til sérstakra aðstæðna í höfninni í Rotterdam, einkum að því er varðar umfang umferðar um hana, er rétt að gera ráð fyrir þeim möguleika að framlengja lítið eitt frestinn á ráðningu og þjálfun skoðunarmanna í þeirri höfn.
- 10) Gallar á burðarvirki skips auka hættuna á sjóslysum. Ef skip flytur olíu sem búlkafarm geta slík slys haft afdrifaríkar afleiðingar fyrir umhverfið. Eftirlits-yfirvöld skulu láta fara fram sjónræna skoðun á þeim hlutum skipsins sem hægt er að komast að í því skyni að finna alvarlega ryðmyndun og grípa í framhaldi af því til hverra þeirra aðgerða sem kunna að vera nauðsynlegar, einkum gagnvart flokkunarfélögum sem bera ábyrgð á gæðum skipa að því er burðarvirki varðar.
- 11) Viðtæk skoðun, byggð á skyldubundnu eftirliti með tilteknum hlutum skipsins, er tímafrek og kostar mikla skipulagningu. Auðvelda ber undirbúning skoðunarinnar og það skilar sér aftur í aukinni skilvirkni. Í þessu skyni skal skipstjóri eða útgerð hvers skips, sem kemur til hafnar í bandalaginu, gefa upp tilteknar upplýsingar um starfrækslu þess.
- 12) Vaxandi mikilvægi hafnarríkiseftirlits í baráttunni við vanbúin farartæki leiðir til síaukinna verkefna skoðunarmanna. Þess vegna ber að leggja sérstaka áherslu á að forðast óþarfa skoðun og að veita skoðunarmönnum betri upplýsingar um það hvers konar skoðun hefur áður farið fram í öðrum höfnum. Þar af leiðandi skal koma fram í skýrslu skoðunarmanns, að aflokinni skoðun, nákvæmri skoðun eða víðtækri skoðun, hvaða hlutar skipsins hafi þegar verið skoðaðir svo að skoðunarmaður í næstu viðkomuhöfn geti, þegar við á, ákveðið að skoða ekki hluta skipsins ef engir annmarkar hafa komið fram í fyrri skoðun.
- 13) Verulegar tækniframfarir hafa orðið varðandi búnað um borð, sem gerir það kleift að skrá gögn um sjóferðir (með siglingarita (VDR-kerfi) eða „svörtum kassa“) til að auðvelda rannsóknir eftir slys. Í ljósi þess hve þýðingarmikill slíkur búnaður er fyrir öryggi á hafinu, ásamt þeirri vinnu sem hefur verið unnin á þessu sviði innan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, ber að skylda farmskip, sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002 og hafa viðkomu í höfnum bandalagsins, til að setja hann upp innan fimm ára frá gildistöku þessarar tilskipunar og skal það varða kyrrsetningu ef hann er ekki um borð eða er í ólagi eftir að þetta hefur verið gert að skyldu.
- 14) Þegar skip er skoðað skal láta stjórn fánaríkisins eða viðkomandi flokkunarfélag vita um niðurstöður skoðunarinnar til að tryggja að þróuninni eða, ef við á, afturför verði betur fylgt eftir í fánaríki skipsins og unnt sé að gera nauðsynlegar hliðarráðstafanir í tæka tíð.
- 15) Olíumengun vegna slysa getur valdið verulegu tjóni á umhverfi og efnahag viðkomandi svæðis. Þess vegna er nauðsynlegt að athuga hvort olíuflutningaskip, sem koma við í höfnum Evrópubandalagsins, hafi nægilegar tryggingar gegn slíkri áhættu.
- 16) Lykilatriði hverrar þeirrar stefnu, þar sem markmiðið er að fyrirbyggja notkun skipa sem uppfylla ekki öryggisstaðla, er að upplýsingar um skip, sem eru skoðuð og kyrrsett, séu gagnsæjar. Nauðsynlegt er í þessu sambandi að leigusali skipsins sé tilgreindur í upplýsingum sem eru birtar. Einnig ber að veita almenningi ítarlegri og skýrari upplýsingar um skoðun og kyrrsetningu skipa í höfnum bandalagsins. Þetta gildir ekki hvað sist um upplýsingar um viðtæka skoðun, sem bæði yfirvöld hafnarríkisins og flokkunarfélög framkvæma um borð í skipum, og greinargerð um þær ráðstafanir sem yfirvöld hafnarríkisins eða flokkunarfélag grípur til eftir að skip hefur verið kyrrsett samkvæmt tilskipuninni.
- 17) Nauðsynlegt er að fylgjast með beitingu tilskipunarinnar til að forðast að margt konar öryggisstig komi upp og að um röskun á samkeppni verði að ræða milli hafna og svæða í Evrópubandalaginu. Framkvæmdastjórninni ber því að hafa ítarlegri upplýsingar, einkum um ferðir skipa í höfnum, til að geta látið fara fram ítarlega rannsókn á þeim aðstæðum sem eru fyrir hendi við beitingu þessarar tilskipunar. Veita skal framkvæmdastjórninni slíkar upplýsingar nægilega oft til að hún geti gripið fyrir í taumana þegar frávik finnast frá beitingu tilskipunarinnar.
- 18) Nauðsynlegar ráðstafanir til að koma tilskipun 95/21/EB í framkvæmd skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið⁽¹⁾.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

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

1. Eftirfarandi komi í stað titils tilskipunarinnar:

„Tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hafnarríkiseftirlit með sjóflutningum.“

(¹) Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

2. Eftirfarandi komi í stað 1. og 2. mgr. 2. gr.:

„1. „Samningar“:

- alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
- alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
- alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni við hann frá 1978 (MARPOL 73/78),
- alþjóðasamningur um menntun og þjálfun, skilríki 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, (ITC 69),
- samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147),
- alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992 (CLC 92),

ásamt bókunum og breytingum á þessum samningum og tengdum bindandi reglum sem eru í gildi 19. desember 2001.

2. „MOU“: Parísarsamkomulagið um hafnarríkis-efirlit, undirritað í París 26. janúar 1982 eins og það hljóðar 19. desember 2001.“

3. Í stað 4. gr. komi eftirfarandi:

„4. gr.

Skoðunaraðili

Í aðildarríkjunum skulu vera viðeigandi, innlend siglingamálayfirvöld, hér á eftir nefnd „lögbær yfirvöld“, með tilskildum fjölda starfsmanna, einkum hæfra skoðunarmanna, til skoðunar á skipum og skulu þau gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að lögbær yfirvöld þeirra ræki skyldur sínar eins og mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

4. Eftirfarandi komi í stað 1., 2. og 3. mgr. 5. gr.:

„1. Heildarfjöldi skipaskoðana, sem um getur í 2. mgr. og 7. gr., sem lögbært yfirvald í hverju aðildarríki skal framkvæma árlega, skal samsvara að minnsta kosti 25% af ársmeðaltali einstakra skipa sem koma í höfn þess, reiknað á grundvelli þriggja næstliðinna almanaksára sem tölulegar upplýsingar eru til um.

2. a) Lögbært yfirvald skal, samkvæmt ákvæðum 7. gr. a, tryggja að skip, sem eiga ekki að fara í víðtæka skoðun og sem hafa markþátt yfir 50 í SIRENAC-upplýsingakerfinu, séu skoðuð í samræmi við 6. gr., að því tilskildu að a.m.k. einn mánuður hafi liðið frá síðustu skoðun í höfn á

svæðinu sem fellur undir Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit.

b) Við val á öðrum skipum til skoðunar skulu lögbær yfirvöld ákveða eftirfarandi forgangsroð:

- fyrstu skipin sem velja ber til skoðunar skulu vera þau sem eru talin upp í I. hluta I. viðauka, án tillits til markþáttar þeirra,
- skipin, sem eru talin upp í II. hluta I. viðauka, skulu valin í öfugri röð samkvæmt forgangsroð sem fer eftir gildi markþáttar þeirra eins og um getur í SIRENAC-upplýsingakerfinu.

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,
- engir annmarkar hafi fundist eftir að fyrri skoðun fór fram,
- engin gild ástæða sé fyrir skoðun,
- skipið falli ekki undir a- lið 2. mgr.“

5. Í stað 7. gr. komi eftirfarandi:

„7. gr.

Skyldubundin, víðtæk skoðun á tilteknum skipum

1. Setja skal skip, sem falla undir einhvern af flokkunum í þætti A í V. viðauka, í víðtæka skoðun þegar 12 mánuðir eru liðnir frá því að síðasta víðtæka skoðun fór fram í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit.

2. Ef slíkt skip er valið til skoðunar í samræmi við b-lið 2. mgr. 5. gr. skal víðtæk skoðun fara fram. Þó má skoðun skv. 6. gr. fara fram á tímabilinu sem liður á milli tveggja víðtækra skoðana.

3. a) Útgerð eða skipstjóri, sem 1. mgr. gildir um, skal senda allar upplýsingar, sem eru taldar upp í þætti B í V. viðauka, til lögbærs yfirvalds víðkomandi aðildarríkis varðandi hverja höfn sem komið hefur verið til á 12 mánaða tímabilinu sem liðið er frá síðustu víðtæku skoðun. Láta skal þessar upplýsingar í té a.m.k. þremur dögum fyrir áætlaðan komutíma til hafnar eða áður en farið er úr síðustu höfn ef búist er við að ferðin taki innan við þrjú daga.

b) Öll skip, sem eru ekki í samræmi við undirgrein a, skulu tekin til víðtækra skoðunar í höfninni sem er ákvörðunarstaður.

4. Aðildarríkin skulu, skv. 7. gr. a, sjá til þess að víðtæk skoðun fari fram á skipi, sem 3. mgr. gildir um og sem hefur markþáttinn 7 eða meira, í fyrstu höfninni sem komið er til eftir lok 12 mánaða tímabilsins frá því að síðasta víðtæka skoðun fór fram.

Þegar aðildarríkin geta ekki aukið afköst sín í tæka tíð fyrir viðbótarskoðanirnar sem krafist er, einkum vegna vandkvæða í tengslum við ráðningu og þjálfun skoðunararmanna, skal þeim heimilt, fram til 1. janúar 2003, að byggja upp skoðunarþjónustu sína smám saman. Þetta tímabil má framlengja um sex mánuði að því er varðar höfnina í Rotterdam. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna aðildarríkjunum og Evrópuþinginu um slíka framlengingu.

5. Viðtæk skoðun skal fara fram í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í þætti C í V. viðauka.

6. Þegar hætta er á að breytingar á Parísarsamkomulaginu um hafnarrikkiseftirlit eða drög að breytingum á því geti takmarkað skylduna til viðtækrar skoðunar samkvæmt þessari grein skal framkvæmdastjórnin án tafar leggja fram drög að ráðstöfunum til nefndarinnar, sem komið er á fót með 18. gr., með það fyrir augum að taka aftur upp markþáttargildi í samræmi við markmið þessarar tilskipunar.“

6. Eftirfarandi 7. gr. a bætist við:

„7. gr. a

Málsmeðferð þegar ekki er hægt að skoða tiltekin skip

1. Þegar aðildarríki getur ekki, af rekstrarástæðum, framkvæmt skoðun á skipi, sem hefur markþátt yfir 50, eins og um getur í a-lið 2. mgr. 5. gr., eða skyldubundna, viðtæka skoðun, eins og um getur í 4. mgr. 7. gr., skal það án tafar tilkynna um það til SIRENAC-kerfisins að slík skoðun hafi ekki farið fram.

2. Tilkynna skal um slík tilvik til framkvæmdastjórnarinnar á sex mánaða fresti ásamt ástæðunum fyrir því að viðkomandi skip voru ekki skoðuð.

3. Slík tilvik, þegar skoðun ferst fyrir, mega ekki vera fleiri á almanaksárinu en 5% af ársmeðaltali þeirra skipa sem hafa viðkomu í höfnum bandalagsins og fara eiga í skoðun sem um getur í 1. mgr., reiknað á grundvelli þriggja næstliðinna almanaksára sem tölulegar upplýsingar eru til um.

4. Skip, sem um getur í 1. mgr., skulu, eftir því sem við á, fara í skoðun, eins og kveðið er á um í a-lið 2. mgr. 5. gr., eða í skyldubundna, viðtæka skoðun, eins og um getur í 4. mgr. 7. gr., í næstu viðkomuhöfn í bandalaginu.

5. Eigi síðar en 22. júlí 2008 skal breyta tölunni 5%, sem um getur í 3. mgr., ef það er talið heppilegt, á grundvelli mats framkvæmdastjórnarinnar og í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 19. gr.“

7. Eftirfarandi 7. gr. b bætist við:

„7. gr. b

Aðgangsbann fyrir tiltekin skip

1. Aðildarríki skal sjá til þess að skipum, sem falla undir einhvern af flokkunum í þætti A í XI. viðauka, sé

synjað um aðgang að höfnum þess, nema í tilvikum sem lýst er í 6. mgr. 11. gr. ef skipið:

annaðhvort

— siglir undir fána ríkis sem er á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarrikkiseftirlit, og

— hefur verið kyrrsett oftar en tvisvar á síðustu 24 mánuðum í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikkiseftirlit,

eða

— siglir undir fána ríkis sem fær lýsinguna „mjög mikil áhætta“ eða „mikil áhætta“ á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarrikkiseftirlit, og

— hefur verið kyrrsett oftar en einu sinni á síðustu 36 mánuðum í höfn ríkis sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikkiseftirlit.

Aðgangsbann skal taka gildi um leið og skipinu hefur verið leyft að láta úr höfn þar sem það hefur verið kyrrsett, eftir atvikum, í annað eða þriðja sinn.

2. Að því er varðar 1. mgr. skulu aðildarríkin fylgja málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í þætti B í XI. viðauka.

3. Aðildarríkin skulu, á sex mánaða fresti, birta upplýsingar varðandi skip sem hefur verið synjað um aðgang að höfnum bandalagsins með beitingu þessarar tilskipunar.“

8. Í stað 8. gr. komi eftirfarandi:

„8. gr.

Skýrsla um skoðun til skipstjóra

Að aflokinni skoðun, nákvæmri skoðun eða viðtækri skoðun skal skoðunarmaður gera skýrslu í samræmi við IX. viðauka. Skipstjóri skal fá afrit af skoðunarskýrslunni.“

9. Í 9. gr.:

a) komi eftirfarandi í stað 1. mgr.:

„1. Lögbert yfirvald skal vera þess fullvisst að verið sé að bæta úr eða bætt verði úr, samkvæmt samningunum, annmörkum sem staðfestir eru eða koma í ljós við skoðun sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr.“;

b) komi eftirfarandi í stað 3. mgr.:

„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. Í þessu sambandi skal skip kyrrsett ef það er ekki búið starfhæfu kerfi siglingarita þegar notkun hans er skyldubundin skv. XII. viðauka. Ef ekki er hægt að lagfæra þennan annmarka í kyrrsetningarhöfn getur lögbæra yfirvaldið leyft skipinu að halda áfram til næstu hafnar, sem heppileg er, þar sem strax verður bætt úr annmörkum, eða krafist þess að það verði gert eigi síðar en innan 30 daga. Þess vegna skal málsmeðferðin, sem um getur í 11. gr., gilda“;

c) komi eftirfarandi í stað 5. mgr.:

„5. Ef skoðun, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr., réttlætir að skip sé kyrrsett skal lögbæra yfirvaldið þegar í stað tilkynna skriflega, og láta fylgja skýrslu um skoðunina, til yfirvalda í ríkinu sem veitir skipinu rétt til að sigla undir sínum fána (hér á eftir nefnd „fánayfirvöld“) eða, þegar það er ekki hægt, til ræðismanns eða, í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu ríkisins, um þær ástæður sem ollu því að íhlutun var talin nauðsynleg. Auk þess skal, þegar það á við, einnig tilkynna um tilnefnda skoðunarmenn eða viðurkenndar stofnanir sem bera ábyrgð á útgáfu flokkunarskírteinis eða -skírteina fyrir hönd fánaríkisins í samræmi við alþjóðasamninga.“

10. Í stað 1. mgr. 10. gr. komi eftirfarandi:

„1. Eigandi skips, útgerð þess eða fulltrúi hennar í aðildarríki hefur rétt til að áfrýja ákvörðun um kyrrsetningu eða aðgangsbann sem lögbæra yfirvaldið tekur. Áfrýjun ógildir ekki ákvörðun um kyrrsetningu eða aðgangsbann.“

11. Í stað 2. mgr. 14. gr. komi eftirfarandi:

„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 sem komið var upp í St. Malo í Frakklandi.

Að því er varðar skoðun, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. og 7. gr., skulu skoðunarmenn, sem annast hana, leita upplýsinga í almennum gagnasöfnum og einkagagnasöfnum sem varða skoðun skipa og sem eru aðgengileg í gegnum upplýsingakerfið Equasis.“

12. Í stað 2. mgr. 15. gr. komi eftirfarandi:

„2. Upplýsingarnar, sem koma fram í I. og II. hluta VIII. viðauka, og upplýsingar um breytingar, niðurfellingar og útstríkanir úr flokki, sem um getur í 3. mgr. 15. gr. tilskipunar 94/57/EB, skulu vera aðgengilegar í Sirenac-upplýsingakerfinu. Þær skulu gerðar aðgengilegar almenningi með Equasis-upplýsingakerfinu eins fljótt og unnt er eftir að skoðun lýkur eða kyrrsetningu hefur verið aflétt.“

13. Eftirfarandi málsgrein bætist við í 15. gr.:

„5. Ákvæði þessarar greinar hafa ekki áhrif á innlend lög um bótaábyrgð.“

14. Eftirfarandi málsgrein bætist við í 16. gr.:

„2a. Sé skip kyrrsett vegna þess að það sé vanbúið eða vegna þess að það hefur ekki gild skírteini, eins og mælt er fyrir um í 9. gr. og VI. viðauka, skal eigandi eða útgerð skipsins bera allan kostnað við kyrrsetningu í höfn.“

15. Í stað 17. og 18. gr. komi eftirfarandi:

„17. gr.

Gögn til að fylgjast með framkvæmd

Aðildarríkin skulu láta framkvæmdastjórninni í té upplýsingarnar sem koma fram í X. viðauka með því millibili sem þar segir.

18. gr.

Stjórnarsýslunefnd

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem komið er á fót með 12. gr. tilskipunar ráðsins 93/75/EBE.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar skulu 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda, að teknu tilliti til ákvæða 8. gr. hennar.

Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

3. Nefndin setur sér starfsreglur.“

16. Í stað inngangsorða og undirgreinar a í 19. gr. komi eftirfarandi:

„Þessari tilskipun má breyta, án þess að gildissvið hennar sé víkkað út, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 18. gr., í því skyni að:

a) aðlaga skyldurnar, sem um getur í 5. gr., þó ekki töluna 25%, sem um getur í 1. mgr., í 6. og 7. gr., 7. gr. a, 7. gr. b, 8., 15. og 17. gr. og í viðaukunum sem vísað er til í þessum greinum, á grundvelli þeirrar reynslu sem fengist hefur af framkvæmd þessarar tilskipunar og að teknu tilliti til þess hvernig Parísarsamkomulagið um hafnaríkiseftirlit hefur þróast.“

17. Eftirfarandi 19. gr. a bætist við:

„19. gr. a

Viðurlög

Aðildarríki skulu koma sér upp kerfi viðurlaga vegna brota á innlendum ákvæðum sem eru samþykkt samkvæmt þessari tilskipun og skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að slíkum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.“

18. Eftirfarandi málsgrein bætist við 20. gr.:

„4. Auk þess skal framkvæmdastjórnin upplýsa Evrópuþingið og ráðið reglulega um það hvernig framkvæmd þessarar tilskipunar miðar innan aðildarríkjanna.“

19. Í stað II. hluta I. viðauka komi I. viðauki við þessa tilskipun.

20. Í II. viðauka:

a) í stað 10. liðar komi eftirfarandi:

„10. Lágmarksöryggismönnunarskírteini

10a Skírteini, gefin út í samræmi við alþjóðasamning um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöður sjómanna (STCW).“

- b) eftirfarandi 35. liður bætist við:
- „35. Tryggingarskírteini eða einhver önnur fjárhagsleg trygging gegn skaðabótaábyrgð vegna olíumengunartjóns (alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992).“
21. Í 1. lið III. viðauka komi orðin „og II-8“ í stað orðanna „II-8 og II-11“.
22. Í stað V. viðauka komi texti II. viðauka við þessa tilskipun.
23. Texta VI. viðauka er breytt sem hér segir:
- a) Eftirfarandi bætist við í 2. lið („Beiting helstu viðmiðunarreglna“):
- „14. veita eins miklar upplýsingar og unnt er ef slysbær að höndum.“
- b) Í lið 3.1 komi orðin „Skortur á gildum skírteinum og skjölum“ í stað orðanna „Skortur á gildum skírteinum“.
- c) Eftirfarandi bætist við í lið 3.2.:
- „15. Misbrestur er á framkvæmd auknu eftirlitsáætlunarinnar samkvæmt 2. reglu XI. kafla alþjóðasamningsins um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74).
16. Siglingariti er ekki fyrir hendi eða er bilaður þegar notkun hans er skyldubundin.“
- d) Eftirfarandi liður bætist við í lið 3.6.:
- „5. Skoðunarskýrslu vantar eða hún er ekki í samræmi við reglu 13 G.3 b í samningnum um varnir gegn mengun frá skipum (MARPOL).“
24. Í stað VIII. viðauka komi texti III. viðauka við þessa tilskipun.
25. Bætt er við IX., X., XI. og XII. viðauka en texti þeirra er í IV. viðauka við þessa tilskipun.
2. gr.
1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórn-sýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en

22. júlí 2003. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

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

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni þau ákvæði úr landslögum sem þau hafa samþykkt um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Framkvæmdastjórnin skal endurskoða framkvæmd þessarar tilskipunar eigi síðar en 22. júlí 2006. Í endurskoðuninni verður m.a. athugaður fjöldi skoðunarmanna við hafnar-ríkisefirlit í hverju aðildarríki og hve oft skoðun hefur farið fram, þ.m.t. skyldubundin, víðtæk skoðun. Framkvæmdastjórnin skal senda niðurstöður endurskoðunarinnar til Evrópuþingsins og ráðsins og skal ákvarða, á grundvelli hennar, hvort nauðsynlegt sé að gera tillögu um breytingartilskipun eða frekari löggjöf á þessu sviði.

4. gr.

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

5. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 19. desember 2001.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

N. FONTAINE

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

A. NEYTS-UYTTEBROECK

forseti.

I. VIÐAUKI

„II. Heildarmarkþáttur

Líta ber svo á að eftirtalin skip hafi forgang við skoðun:

1. Skip sem koma til hafnar í aðildarríki í fyrsta sinn eða eftir tólf mánaða fjarveru eða meira. Aðildarríkjunum ber og að 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 fánaleg Sirenac-gögn og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess 1. janúar 1993.
2. Skip sem ekki hafa verið skoðuð af neinu aðildarríki á næstliðnum sex mánuðum.
3. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, gefin út samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini, gefin út af stofnunum sem eru ekki viðurkenndar samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB.
4. Skip sem sigla undir fána ríkis og eru á svarta listanum sem er birtur í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.
5. Skip sem fengið hafa að láta úr höfn aðildarríkis með ákveðnum skilyrðum, svo sem
 - a) að ráðin verði bót á annmörkum fyrir brottför;
 - b) að ráðin verði bót á annmörkum í næstu viðkomuhöfn;
 - c) að ráðin verði bót á annmörkum innan 14 daga;
 - d) að önnur skilyrði hafi verið sett vegna annmarka.

Hafi ráðstafanir verið gerðar í tengslum við skipið og ráðin bót á öllum annmörkum er tekið tillit til þess.
6. Skip þar sem annmarkar hafa verið skráðir við fyrri skoðun, allt eftir fjölda annmarka sem finnast.
7. Skip sem hafa verið kyrrsett í fyrri höfn.
8. Skip sem sigla undir fána ríkis sem hefur ekki fullgilt alla viðeigandi alþjóðasamninga sem um getur í 2. gr. þessarar tilskipunar.
9. Skip sem eru flokkuð hjá flokkunarfélagi og hlutfall annmarka er yfir meðallagi.
10. Skip í flokkum sem um getur í A-hluta V. viðauka.
11. Skip sem eru eldri en 13 ára.

Við ákvörðun á forgangsröð skoðunar skipa, sem talin eru upp hér að framan, skal lögbært yfirvald hafa hliðsjón af heildarmarkþætti sem sjá má í Sirenac-upplýsingakerfinu skv. I. þætti í I. viðauka Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit. Hærrí markþáttur merkir ofar í forgangsröð. Heildarmarkþátturinn er summan af gildandi markþáttagildum eins og þau eru skilgreind innan ramma MOU. Ákvæði 5., 6. og 7. liðar gilda einungis um skoðun á næstliðnum 12 mánuðum. Heildarmarkþáttur skal ekki vera lægri en summan af 3., 4., 8., 9., 10. og 11. lið.

Að því er varðar grein 7.4 skal 10. liður þó ekki gilda um heildarmarkþátt.“

II. VIÐAUKI

„V. VIÐAUKI

- A. FLOKKAR SKIPA SEM FALLA UNDIR VÍÐTÆKA SKOÐUN (eins og um getur í 1. mgr. 7. gr.)
1. Gas- og efnaflutningaskip, eldri en 10 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.
 2. Búlkaskip, eldri en 12 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.
 3. Olíuflutningaskip yfir 3 000 brúttótonnum og eldri en 15 ára; aldur miðast við smíðaár sem tilgreint er í öryggisskírteinum skipsins.
 4. Farþegaskip, eldri en 15 ára, önnur en farþegaskipin sem um getur í a- og b-lið 2. gr. tilskipunar ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum ⁽¹⁾.
- B. UPPLÝSINGAR SEM BER AÐ TILKYNNNA TIL LÖGBÆRRA YFIRVALDA (eins og um getur í a-lið 3. mgr. 7. gr.)
- A. heiti,
 - B. fáni,
 - C. IMO-auðkenningarnúmer ef við á,
 - D. heildarburðargeta,
 - E. smíðaár skipsins, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins,
 - F. um tankskip:
 - F.a. smíði: einfaldur skrokkur, einfaldur skrokkur með aðgreindum kjölfestugeymum (SBT), tvöfaldur skrokkur,
 - F.b. ástand farm- og kjölfestutanka: fullir, tómir, fastur massi,
 - F.c. rúmmál farmsins og hvers eðlis hann er,
 - G. áætlaður komutími til ákvörðunarhafnar eða hafnsgustöðvar, eftir því sem lögbært yfirvald krefst,
 - H. fyrirhuguð lengd dvalar,
 - I. fyrirhuguð starfsemi í ákvörðunarhöfn (lestun, losun, annað),
 - J. áætlaðar, lögboðnar skoðanir og umtalsverð viðhalds- og viðgerðarvinna sem fara þarf fram í ákvörðunarhöfn.
- C. MÁLSMEÐFERÐ VARÐANDI VÍÐTÆKA SKOÐUN TILTEKINNA FLOKKA SKIPA (eins og um getur í 5. mgr. 7. gr.)
- Viðtæk skoðun skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi atriði ef unnt er að koma því við og með fyrirvara um hömlur vegna öryggis manna, skipsins eða hafnarinnar. Skoðunarmenn verða að gera sér grein fyrir því að það kann að tefla öryggi við framkvæmd ákveðinna aðgerða um borð í tvisýnu, 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 þætti A)
 - Straumrof og gangsetning neyðarrafala,
 - skoðun neyðarlýsingar,
 - virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalögn,

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 138, 1.6.1999, bls. 1.

- virkni austursdælna,
- lokun vatnspéttra dyra,
- sjósetning eins björgunarbáts,
- prófun fjarstýrðrar neyðarstöðvunar, t.d. fyrir katla, loftræstingu og eldsneytisdælur,
- prófun stýrisbúnaðar, þ.m.t. varastýrisbúnaðar,
- skoðun neyðaraflgjafa fyrir fjarskiptabúnað,
- skoðun og, eftir því sem við verður komið, prófun skilju í vélarrúmi.

2. GAS- OG EFNAFLUTNINGASKIP

Auk þeirra atriða sem talin eru upp í 1. þætti skal einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í viðtækri skoðun gas- og efnaflutningaskipa:

- öryggisvöktunarbúnaður farmgeyma að því er varðar hitastig, þrýsting og tómarúm í geymi (tómarúm = mismunur milli heildarlengdar dýpilsrörs geymis og dýpilshæðar vökva í sama geymi),
- tæki til að mæla súrefni og sprengihættu, m.a. 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 varan, 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.

3. BÚLKASKIP

Auk þeirra atriða, sem talin eru upp í 1. þætti, skal einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í viðtækri 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,
- eftirlit með því að eftirfarandi skjöl séu um borð, athugun á þeim og staðfesting á því að fánaríkið eða flokkunarfélagið hafi viðurkennt þau:
 - 1) skýrslur um kannanir á burðarvirki,
 - 2) skýrslur um mat á ástandi,
 - 3) skýrslur um þykktarmælingar,
 - 4) lýsandi skjal sem um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744(18).

4. OLÍUFLUTNINGASKIP

Auk þeirra atriða, sem talin eru upp í 1. þætti, skal einnig líta á eftirfarandi atriði sem lið í viðtækri skoðun olíuflutningaskipa:

- fastur kvoðuslökkvibúnaður á þilfari,
- almennur slökkvibúnaður,
- skoðun brunaspjalda fyrir vélarrúm, dælurými og vistarverur,
- athugun þrýstings á eðalgasi og súrefnisinnihaldi þess,
- kjölfestutankar: rannsókn á a.m.k. einum af kjölfestutönkunum á farmsvæðinu frá mannopi/þilfarsaðgangi til að byrja með og svo innan frá ef skoðunarmaðurinn telur fulla ástæðu til frekari skoðunar,
- eftirlit með því að eftirfarandi skjöl séu um borð, athugun á þeim og staðfesting á því að fánaríkið eða flokkunarfélagið hafi viðurkennt þau:
 - 1) skýrslur um kannanir á burðarvirki,
 - 2) skýrslur um mat á ástandi,
 - 3) skýrslur um þykktarmælingar,
 - 4) lýsandi skjal sem um getur í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.744(18).

5. FARÞEGASKIP SEM FALLA EKKI UNDIR TILSKIPUN 1999/35/EB

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

- prófun eldskynjara- og viðvörunarkerfa,
- athugun á hvort eldvarnarhurðir lokist á réttan hátt,
- prófun almenns hátalarakerfis,
- brunaæfing þar sem sú lágmarkskrafa er gerð að notkun allra slökkvibúninga sé sýnd og hluti starfsmanna í veitingaþjónustu taki þátt í henni,
- að sýnt sé fram á að lykilmenn í áhöfn þekki áætlun um aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.

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.“

III. VIÐAUKI

Í stað VIII. viðauka komi eftirfarandi:

„VIII. VIÐAUKI

Birting upplýsinga sem varða kyrrsetningu og skoðun í höfnum aðildarríkjanna (eins og um getur í 15. gr.)

I. Þær upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 1. mgr. 15. gr., skulu innihalda eftirfarandi:

- heiti skips,
- IMO-númer,
- tegund skips,
- tonnafjöldi (bt),
- smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskríteinum skipsins,
- nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess,
- sé um að ræða skip sem flytja fljótandi eða fastan búlkafarm, nafn og heimilisfang þess aðila sem er ábyrgur fyrir vali skipsins og leigusamningi,
- fánaríki,
- flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskríteini þessa skips ef einhver eru,
- flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skríteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins þar sem tilgreint er um hvaða skríteini er að ræða,
- höfn og dagsetningu síðustu viðtækrar skoðunar og tekið fram, ef við á, hvort um kyrrsetningu var að ræða,
- höfn og dagsetningu síðustu sérstöku könnunar og nafn stofnunarinnar sem gerði könnunina,
- fjöldi kyrrsetninga á næstliðnum 24 mánuðum,
- kyrrsetningarland og -höfn,
- dagsetningu þegar kyrrsetningu var aflétt,
- lengd kyrrsetningar í dögum talið,
- fjöldi annmarka sem hafa fundist og ástæður kyrrsetningar, sett fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
- lýsingu á ráðstöfunum sem lögbært yfirvald og flokkunarfélagið, ef við á, hefur gert í kjölfar kyrrsetningar,
- þegar skipi er synjað um aðgang að höfn innan bandalagsins ber að gefa upp ástæður slíkrar synjunar, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
- ábendingu, ef við á, um hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu könnunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til kyrrsetningar,
- lýsingu á þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið ef um er að ræða skip sem hefur fengið leyfi til siglingar til næstu viðeigandi skipaviðgerðastöðvar eða sem hefur verið synjað um aðgang að einhverri af höfnum bandalagsins.

II. Upplýsingar um skoðuð skip, sem gerðar eru opinberar í samræmi við 2. mgr. 15. gr., skulu innihalda eftirfarandi:

- heiti skips,
- IMO-númer,
- tegund skips,
- tonnafjöldi (bt),
- smíðaár,
- nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess,
- sé um að ræða skip sem flytja fljótandi eða fastan búlkafarm, nafn og heimilisfang þess aðila sem er ábyrgur fyrir vali skipsins og leigusamningi,

-
- fánaríki,
 - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskírteini þessa skips, ef einhver eru,
 - flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins þar sem tilgreint er um hvaða skírteini er að ræða,
 - land, höfn og dagsetningu skoðunar,
 - fjölda og eðli annmarka.“
-

IV. VIÐAUKI

Eftirfarandi IX., X., XI. og XII. viðauki bætist við:

*„IX. VIÐAUKI***Skoðunarskýrsla, gerð í samræmi við 8. gr.**

Í skoðunarskýrslunni skal a.m.k. eftirfarandi koma fram:

I. Almenn

1. Lögbært yfirvald sem gerði skýrsluna.
2. Skoðunardagur og -staður.
3. Heiti skipsins sem er skoðað.
4. Fáni.
5. Tegund skips.
6. IMO-númer.
7. Kallmerki.
8. Tonnafjöldi (bt).
9. Heildarburðargeta (ef við á).
10. Smíðaar, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggiskirteinum skipsins.
11. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin, þegar svo ber undir, sem hafa gefið út flokkunarskirteini þessa skips ef einhver eru.
12. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skirteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins.
13. Nafn og heimilisfang eiganda skips eða útgerðar þess.
14. Sé um að ræða skip sem flytja fljótandi eða fastan búlkafarm, nafn og heimilisfang þess aðila sem er ábyrgur fyrir vali skipsins og leigusamningi.
15. Dagsetningin þegar gerð skoðunarskýrslu lýkur.
16. Ábending um að nákvæmar upplýsingar um skoðun eða kyrrsetningu kunni að verða birtar.

II. Upplýsingar er varða skoðun

1. Skirteini, gefin út samkvæmt viðkomandi alþjóðasamningum og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími.
2. Hlutar eða einingar skipsins sem hafa fengið skoðun (þegar um er að ræða nákvæma eða víðtæka skoðun).
3. Tegund skoðunar (skoðun, nákvæm skoðun, víðtæk skoðun).
4. Eðli annmarka.
5. Ráðstafanir sem eru gerðar.

III. Viðbótarupplýsingar um kyrrsetningu

1. Dagsetning ákvörðunar um kyrrsetningu.
2. Dagsetning þegar kyrrsetningu er aflétt.
3. Hvers eðlis þeir annmarkar eru sem gefa tilefni til kyrrsetningar (vísanir í samninga ef við á).
4. Upplýsingar um síðustu milliskoðun eða árlega skoðun.

5. Ábendingu, ef við á, um það hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu könnunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til kyrrsetningar.
6. Ráðstafanir sem eru gerðar.

X. VIÐAUKI

Gögn sem lögð eru fram í tengslum við eftirlit með framkvæmd beitingar 17. gr.

1. Ár hvert, eigi síðar en 1. apríl, skulu aðildarríkin láta framkvæmdastjórninni í té eftirfarandi gögn um næstliðið ár.
 - 1.1. Fjöldi skoðunarmanna sem starfa á þeirra vegum innan ramma hafnarríkiseftirlits með sjóflutningum.

Þessar upplýsingar skulu sendar til framkvæmdastjórnarinnar í formi eftirfarandi töflu:

Höfn/svæði	Fjöldi skoðunarmanna í fullu starfi	Fjöldi skoðunarmanna í hlutastarfi	Breyting í fullt starf
Höfn X ...			
Höfn Y ...			
SAMTALS			

(¹) Þegar skoðunarmenn eru í hlutastarfi við hafnarríkiseftirlit skal heildarfjöldi skoðunarmanna breytt í þá tölu sem samsvarar fjölda skoðunarmanna í fullu starfi.

Þessar upplýsingar verður að veita á landsvísu, svo og fyrir hverja höfn í viðkomandi aðildarríki. Að því er varðar þennan viðauka merkir orðið höfn einstaka höfn eða landsvæði sem skoðunarmaður eða hópur skoðunarmanna annast og geta það verið nokkrar einstakar hafnir eftir atvikum. Sami skoðunarmaður getur starfað við fleiri en eina höfn/eitt landsvæði.

- 1.2. Heildarfjöldi einstakra skipa sem hafa komið í hafnir þess.

2. Aðildarríkin skulu annaðhvort:
 - a) senda framkvæmdastjórninni skrá yfir ferðir einstakra skipa, annarra en þeirra sem veita reglubundna ferjuþjónustu, á sex mánaða fresti ásamt IMO-númeri skipanna og komudegi, eða
 - b) senda upplýsingar til Sirenac um IMO-númerin og komudag skipanna, annarra en þeirra sem veita reglubundna ferjuþjónustu, sem koma daglega í hafnir þeirra.

Aðildarríkin skulu láta framkvæmdastjórninni í té skrá yfir reglubundna ferjuþjónustu, sem um getur í a- og b-lið, eigi síðar en sex mánuðum eftir að þessi tilskipun kemur til framkvæmda og eftir það í hvert sinn sem breytingar verða á slíkri þjónustu.

XI. VIÐAUKI

A. FLOKKAR SKIPA SEM HEFUR VERIÐ BANNAÐUR AÐGANGUR AÐ HÖFNUM BANDALAGSINS (eins og um getur í 1. mgr. 7. gr. b)

1. Gas- og efnaflutningaskip.
2. Búlkaskip.
3. Oluflutningaskip.
4. Farþegaskip.

B. MÁLSMEÐFERÐ VARÐANDI BANN VIÐ AÐGANGI AÐ HÖFNUM BANDALAGSINS (eins og um getur í 2. mgr. 7. gr. b)

1. Ef skilyrðin, sem lýst er í 7. gr. b, eru uppfyllt skulu lögbær yfirvöld hafnarinnar þar sem skip er kyrrsett í annað eða þriðja skipti, eftir því sem við á, upplýsa skipstjórnann og eigandann eða útgerð skipsins skriflega um að skipinu hafi verið bannaður aðgangur.

Lögbær yfirvöld skulu einnig tilkynna um það til stjórnvalda fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkjanna, framkvæmdastjórnarinnar, „the Centre administratif des affaires maritimes“ og aðalskrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU).

Aðgangsbann skal taka gildi um leið og skipinu hefur verið leyft að láta úr höfn eftir að annmarkarnir, sem leiddu til kyrrsetningar, hafa verið lagfærðir.

2. Til að fá aðgangsbanni aflétt verður eigandi eða útgerð skipsins að bera fram formlega beiðni til lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu sem kom banninu á. Þessari beiðni skal fylgja skirteini frá stjórnvöldum fánaríkisins sem sýnir að skipið sé fullkomlega í samræmi við gildandi ákvæði alþjóðasamninga. Beiðninni um að aflétta aðgangsbanninu skal einnig fylgja, ef við á, skirteini frá flokkunarfélöginu, sem hefur flokkað skipið, sem sýnir að skipið er í samræmi við flokkunarstaðla félagsins.

3. Ekki má aflétta aðgangsbanni fyrir en skoðunarmenn lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu, sem setti aðgangsbannið, hafa skoðað skipið aftur í samþykktri höfn og lögð hafa verið fram sönnunargögn, sem eru tekin gild í því aðildarríki, um að skipið uppfylli fullkomlega gildandi kröfur alþjóðasamninga.

Ef samþykkt höfnin er staðsett innan bandalagsins getur lögbært yfirvald aðildarríkisins þar sem ákvörðunarhöfnin er, með samþykki lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu sem setti aðgangsbannið, leyft skipinu að halda áfram til viðkomandi ákvörðunarhafnar, eingöngu í þeim tilgangi að sannprófa hvort skipið uppfylli skilyrðin sem eru tilgreind í 2. lið.

Þegar skip er skoðað aftur skal það vera viðtæk skoðun sem nær a.m.k. til viðeigandi atriða í þætti C í V. viðauka.

Allur kostnaður við þessa viðtæku skoðun skal greiddur af eiganda eða útgerð.

4. Ef aðildarríkið telur að niðurstöður úr viðtækri skoðun séu fullnægjandi, í samræmi við 2. lið, skal aflétta aðgangsbanninu. Tilkynna skal eiganda eða útgerð skipsins það skriflega.

Lögbær yfirvöld skulu einnig tilkynna skriflega um ákvörðun sína til stjórnvalda fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkjanna, framkvæmdastjórnarinnar, „the Centre administratif des affaires maritimes“ og aðalskrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnarrikisefirlit (MOU).

5. Upplýsingar um skip, sem hefur verið sýnað um aðgang að höfnum bandalagsins, skulu vera fáanlegar í Sirenac-upplýsingakerfinu í samræmi við ákvæði 15. gr. og VIII. viðauka.

XII. VIÐAUKI

Alþjóðlegar kröfur og bandalagskröfur varðandi siglingarita (VDR-kerfi)

Skip í eftirfarandi flokkum skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn í aðildarríki bandalagsins, vera búin kerfi siglingarita sem uppfyllir staðla um skil í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.861(20) og prófunarstaðla sem Alþjóðaraftækninefndin (IEC) hefur sett með staðli nr. 61996:

- farþegaskip sem eru smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar,
- ekjufarþegaskip sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, eigi síðar en við fyrstu könnun sem fer fram 1. júlí 2002 eða síðar,
- farþegaskip, önnur en ekjufarþegaskip, sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, eigi síðar en 1. janúar 2004,
- skip, önnur en farþegaskip, sem eru 3 000 brúttótonn eða stærri, smíðuð 1. júlí 2002 eða síðar.

Skip í eftirfarandi flokkum, og skip sem eru smíðuð fyrir 1. júlí 2002, skulu, ef þau hafa viðkomu í höfn í aðildarríki bandalagsins, vera búin kerfi siglingarita sem uppfyllir viðeigandi staðla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar:

- vöruflutningaskip sem eru 20 000 brúttótonn og þar yfir, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2007,
- vöruflutningaskip sem eru 3 000 brúttótonn og þar yfir en innan við 20 000 brúttótonn, eigi síðar en þann dag sem Alþjóðasiglingamálastofnunin ákveður eða, ef sú ákvörðun liggur ekki fyrir, eigi síðar en 1. janúar 2008.“