

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2009/16/EF

2015/EØS/51/11

av 23. april 2009

om havnestatskontroll

(omarbeiding)(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådskravet 95/21/EF av 19. juni 1995 om havnestatskontroll av skip⁽⁴⁾ er blitt betydelig endret flere ganger. Siden det skal gjøres ytterligere endringer, bør direktivet av klarhetshensyn omarbeides.
- 2) Fellesskapet er svært bekymret over ulykker til sjøs og forurensning av medlemsstatenes hav og kyster.
- 3) Fellesskapet er også opptatt av leve- og arbeidsvilkårene om bord.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 134/2010 av 10. desember 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 17 av 31.3.2011, s. 9.

⁽¹⁾ EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 25. april 2007 (EUT C 74 E av 20.3.2008, s. 584), Rådets felles holdning av 6. juni 2008 (EUT C 198 E av 5.8.2008, s. 1), Europaparlaments holdning av 24. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), rådsbeslutning av 26. februar 2009 og Europaparlamentets regelverksresolusjon av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1.

4) Sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkårene om bord kan forbedres betydelig ved at antallet fartøyer som ikke overholder standardene i fellesskapsfarvann, reduseres kraftig gjennom en streng håndheving av konvensjoner, internasjonale regelverk og resolusjoner.

5) Medlemsstatene bør derfor, i samsvar med rådsvedtak 2007/431/EF av 7. juni 2007 om medlemsstatenes adgang til i Det europeiske fellesskaps interesse å ratifisere Den internasjonale arbeidsorganisasjons konvensjon fra 2006 om arbeid til sjøs⁽⁵⁾, bestrebe seg på å ratifisere denne konvensjonen snarest mulig med hensyn til de delene som hører inn under Fellesskapets kompetanse, og fortrinnsvis før 31. desember 2010.

6) Ansvar for å kontrollere om fartøyene overholder de internasjonale standardene for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkårene om bord, påhviler først og fremst flaggstaten. Flaggstaten, som eventuelt støtter seg på anerkjente organisasjoner, garanterer fullt ut at de inspeksjonene og besiktelsene som gjøres med sikte på å utstede de relevante sertifikatene, er fullstendige og effektive. Ansvar for å vedlikeholde fartøyet og dets utstyr etter besiktelsen med henblikk på å oppfylle kravene i konvensjoner som fartøyet er omfattet av, påhviler rederiet. Flere flaggstater har imidlertid i stadig mindre grad gjennomført og håndhevet de internasjonale standardene. Kontrollen med om de internasjonale standardene for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkårene om bord er overholdt, bør derfor som enda et vern mot skipsfart som ikke overholder standardene, også ivaretas av havnestaten, samtidig som det erkjennes at inspeksjonene ved havnestatskontroll ikke er en besiktelse, og at de relevante inspeksjonsskjemaene ikke er sjødyktighetssertifikater.

7) En harmonisert framgangsmåte slik at medlemsstatene på en effektiv måte kan håndheve disse internasjonale standardene overfor fartøyer som seiler i farvann under deres jurisdiksjon, og som anløper deres havner, bør hindre konkurransevridning.

8) Skipsfartssektoren er sårbar for terrorhandlinger. Sikkerhetstiltak for transport bør gjennomføres på en effektiv måte, og medlemsstatene bør ved hjelp av sikkerhetskontroller føre nøye tilsyn med at sikkerhetsreglene overholdes.

⁽⁵⁾ EUT L 161 av 22.6.2007, s. 63.

- 9) Erfaringene fra anvendelsen av Det omforente memorandum om havnestatskontroll (Paris-memorandumet), som ble undertegnet i Paris 26. januar 1982, bør utnyttes.
- 10) Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA), som er opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁽¹⁾, bør gi den nødvendige støtten for å sikre at systemet for havnestatskontroll gjennomføres på en ensartet og effektiv måte. EMSA bør særlig bidra til å utvikle og gjennomføre den inspeksjonsdatabasen som skal opprettes i henhold til dette direktiv, samt til å utvikle og gjennomføre en harmonisert fellesskapsordning for opplæring og evaluering av kompetansen til inspektører for havnestatskontroll i medlemsstatene.
- 11) Et effektivt system for havnestatskontroll bør tilstrebe at alle fartøyer som anløper havner eller ankerplasser i Fellesskapet, inspiseres regelmessig. Inspeksjonen bør konsentreres om fartøyer som ikke overholder standardene, mens fartøyer av høy kvalitet, det vil si fartøyer som har tilfredsstillende inspeksjonsrapporter eller tilhører en flaggstat som overholder den frivillige revisjonsordningen til medlemsstatene i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), bør belønnes med mindre hyppige inspeksjoner. Særlig med henblikk på dette skal medlemsstatene generelt prioritere inspeksjoner av fartøyer med en høy risikoprofil.
- 12) Slike nye inspeksjonsregler bør innarbeides i Fellesskapets system for havnestatskontroll så snart de forskjellige aspektene er fastlagt, og på grunnlag av en ordning med fordeling av inspeksjonene, der hver medlemsstat bidrar rimelig for å nå Fellesskapets mål om en omfattende inspeksjonsordning, og der inspeksjonsmengden fordeles rimelig mellom medlemsstatene. Denne ordningen med fordeling av inspeksjonene bør revideres idet det tas hensyn til erfaringene fra det nye systemet for havnestatskontroll, med sikte på å gjøre det mer effektivt. Dessuten bør medlemsstatene rekruttere og ha til rådighet det nødvendige antall medarbeidere, herunder kvalifiserte inspektører, idet det tas hensyn til skipstrafikkens omfang og karakter i hver enkelt havn.
- 13) Det inspeksjonssystemet som innføres ved dette direktiv, tar hensyn til det arbeidet som er utført i henhold til Paris-memorandumet. Ettersom det skal oppnås enighet på fellesskapsplan om enhver utvikling som er en følge av Paris-memorandumet, før den får anvendelse i EU, bør det innføres og opprettholdes en tett samordning mellom Fellesskapet og Paris-memorandumet for å oppnå størst mulig tilnærming.
- 14) Kommisjonen bør forvalte og ajourføre inspeksjonsdatabasen i nært samarbeid med Paris-memorandumet. Inspeksjonsdatabasen bør inneholde inspeksjonsdata fra medlemsstater og alle som har undertegnet Paris-memorandumet. Fram til Fellesskapets informasjonssystem for sjøfart, SafeSeaNet, er fullt operativt og tillater automatisk registrering av opplysninger om fartøyers anløp i havner i inspeksjonsdatabasen, bør medlemsstatene gi Kommisjonen de opplysningene som er nødvendige for å sikre korrekt overvåking av gjennomføringen av dette direktiv, særlig med hensyn til fartøyenes bevegelser. På grunnlag av inspeksjonsdataene framlagt av medlemsstatene bør Kommisjonen trekke ut fra inspeksjonsdatabasen data om fartøyenes risikoprofil, fartøyer som skal inspiseres, og fartøyenes bevegelser, og beregne hver enkelt medlemsstats inspeksjonsforpliktelser. Inspeksjonsdatabasen bør også kunne samkjøres med andre fellesskapsdatabaser om sjøsikkerhet.
- 15) Medlemsstatene bør etterstrebe å gjennomgå den metoden som brukes for å opprette den hvite og den grå listen samt svartelisten over flaggstater innenfor rammen av Paris-memorandumet, for å sikre at den er rettferdig, særlig med hensyn til den måten den behandler flaggstater med små flåter på.
- 16) Reglene og framgangsmåtene for inspeksjoner ved havnestatskontroll, herunder kriteriene for tilbakeholding av fartøyer, bør harmoniseres for å sikre likeverdig effektivitet i alle havner, hvilket også vil redusere kraftig den selektive bruken av visse bestemmelsehavner for å unngå effektiv kontroll.
- 17) Periodiske og ytterligere inspeksjoner bør omfatte en undersøkelse av de områdene som er fastsatt på forhånd for hvert fartøy, som vil variere avhengig av fartøytypen, inspeksjonstypen og resultatene av tidligere inspeksjoner ved havnestatskontroll. Inspeksjonsdatabasen bør angi de opplysningene som er nødvendige for å utpeke de risikoområdene som skal kontrolleres ved hver inspeksjon.
- 18) Visse fartøykategorier utgjør en stor ulykkes- eller forurensningsrisiko når de har nådd en viss alder, og de bør derfor gjennomgå en utvidet inspeksjon. Nærmere bestemmelser om en slik utvidet inspeksjon bør fastsettes.
- 19) I henhold til det inspeksjonssystemet som innføres ved dette direktiv, avhenger intervallene mellom de periodiske inspeksjonene på fartøyer av deres risikoprofil, som er fastsatt gjennom bestemte generiske og historiske parametere. For fartøyer med høy risiko skal ikke dette intervallet overstige seks måneder.
- 20) For å forsyne vedkommende havnestatskontrollmyndighet med opplysninger om fartøyer i havn eller på ankerplasser bør havnemyndigheter eller -organer eller de myndighetene eller organene som er utpekt til dette, videregående meldinger om fartøyers anløp, om mulig så snart de mottas.

⁽¹⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

- 21) Visse fartøyer utgjør en åpenbar fare for sjøsikkerheten og havmiljøet på grunn av sin dårlige tilstand, flaggstatens prestasjonsnivå og forhistorien. Det er derfor berettiget at Fellesskapet sørger for at slike fartøyer ikke får tillatelse til å anløpe medlemsstatenes havner og ankerplasser. Anløpsforbudet bør stå i rimelig forhold til overtredelsen og kan medføre et permanent anløpsforbud dersom fartøyets operatør fortsetter å unnlate å treffe korrigerende tiltak tross flere anløpsforbud og tilbakeholdinger i havner og på ankerplasser i Fellesskapet. Et eventuelt tredje anløpsforbud kan oppheves bare dersom en rekke vilkår som skal sikre at det aktuelle fartøyet trygt kan seile i Fellesskapets farvann, kan oppfylles, særlig dersom vilkårene berører fartøyets flaggstat og rederi. I motsatt fall bør fartøyet få permanent anløpsforbud i havner og på ankerplasser i medlemsstatene. Under alle omstendigheter bør enhver senere tilbakeholding av det aktuelle fartøyet føre til et permanent anløpsforbud i havner og på ankerplasser i medlemsstatene. Listen over fartøyer som har fått anløpsforbud i havner og på ankerplasser i Fellesskapet, bør av klarhetshensyn offentliggjøres.
- 22) For å begrense den byrden som ved gjentatte inspeksjoner legges på visse myndigheter og rederier, bør besiktelser i henhold til rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk⁽¹⁾, som gjennomføres på roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer av en vertsstat som ikke er fartøyets flaggstat, og som omfatter minst alle deler i en utvidet inspeksjon, tas med i betraktningen ved beregning av et fartøys risikoprofil, intervallene mellom inspeksjonene og hver enkelt medlemsstats oppfyllelse av inspeksjonsforpliktelsen. Kommisjonen bør i tillegg undersøke om det er hensiktsmessig å endre direktiv 1999/35/EF i framtiden for å heve det sikkerhetsnivået som kreves for drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer til og fra havner i medlemsstatene.
- 23) Manglende overholdelse av bestemmelsene i relevante konvensjoner bør rettes opp. Fartøyer som må gjennomgå korrigerende tiltak når det er avdekket mangler som klart utgjør en fare for helse, miljø og sikkerhet, bør holdes tilbake til manglene er blitt utbedret.
- 24) Det bør gis adgang til å klage på vedkommende myndigheters beslutninger om tilbakeholding for å unngå urimelige beslutninger som kan forårsake unødvendig tilbakeholding og forsinkelse. Medlemsstatene bør samarbeide for å sikre at klager behandles innen rimelig tid i samsvar med deres nasjonale lovgivning.
- 25) Myndigheter og inspektører som deltar i havnestatskontroll, bør ikke være i noen interessekonflikt med inspeksjonshavnen, de fartøyene som inspiseres, eller andre beslektede interesser. Inspektører bør ha relevante kvalifikasjoner og få den opplæringen som er nødvendig for å opprettholde og forbedre sin kompetanse til å utføre inspeksjoner. Medlemsstatene bør samarbeide om å utvikle og fremme en harmonisert fellesskapsordning for opplæring og evaluering av kompetansen til inspektørene.
- 26) Loser og havnemyndigheter eller -organer bør ha mulighet til å framlegge nyttige opplysninger om åpenbare mangler som avdekkes om bord.
- 27) Klager fra personer som har en berettiget interesse av leve- og arbeidsvilkårene om bord, bør undersøkes. Alle personer som leverer en klage, bør underrettes om hvilke oppfølgingstiltak som er truffet for nevnte klage.
- 28) Samarbeid mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene og andre myndigheter eller organisasjoner er nødvendig for å sikre en effektiv oppfølging av fartøyer med mangler som har fått lov til å fortsette, og for å utveksle opplysninger om fartøyer som ligger i havn.
- 29) Ettersom inspeksjonsdatabasen er en viktig del av havnestatskontrollen, bør medlemsstatene sikre at den ajourføres i henhold til Fellesskapets krav.
- 30) Offentliggjøring av opplysninger om fartøyer og deres operatører eller rederier som ikke overholder internasjonale standarder om helse, sikkerhet og vern av havmiljøet, kan, idet det tas hensyn til størrelsen på rederienes flåte, være et effektivt middel til å hindre speditører i å anvende slike fartøyer, og kan motivere rederne deres til å treffe korrigerende tiltak. Når det gjelder de opplysningene som skal gjøres tilgjengelige, bør Kommisjonen opprette et nært samarbeid med Paris-memorandumet og ta hensyn til alle opplysninger som offentliggjøres, for å unngå unødig dobbeltarbeid. Medlemsstatene skal ikke behøve å framlegge relevante opplysninger mer enn én gang.
- 31) Alle kostnader i forbindelse med inspeksjoner som berettiger tilbakeholding av fartøyer, og kostnader som påløper for å oppheve et anløpsforbud, bør betales av rederen eller operatøren.

⁽¹⁾ EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1.

- 32) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 33) Kommisjonen bør særlig få fullmakt til å endre dette direktiv for å anvende senere endringer av konvensjoner, internasjonale regelverk og resolusjoner i forbindelse med dette, og til å fastsette regler for gjennomføring av bestemmelsene i artikkel 8 og 10. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv eller å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 34) Ettersom målene for dette direktiv, som er å redusere skipsfart som ikke overholder standardene i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon, ved å forbedre Fellesskapets inspeksjonssystem for sjøgående fartøyer og ved å utvikle metoder for forebyggende tiltak på området havforurensning, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, på grunn av tiltakets omfang og virkninger, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 35) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelsene som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med direktiv 95/21/EF. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelsene som ikke er endret, følger av nevnte direktiv.
- 36) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til tidsfristene for innarbeiding av de direktivene som er angitt i del B i vedlegg XV, i nasjonal lovgivning.
- 37) Systemet for havnestatskontroll som innføres i henhold til dette direktiv, bør gjennomføres på samme dato i alle medlemsstatene. Kommisjonen bør i den forbindelse sikre at det treffes hensiktsmessige forberedende tiltak, herunder prøving av inspeksjonsdatabasen og opplæring av inspektører.
- 38) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽²⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.
- 39) For ikke å pålegge kystløse medlemsstater en urimelig stor administrativ byrde bør en *de minimis*-regel gi slike medlemsstater unntak fra bestemmelsene i dette direktiv, noe som innebærer at slike medlemsstater ikke er forpliktet til å innarbeide dette direktiv så lenge de oppfyller visse kriterier.
- 40) For å ta hensyn til det faktum at de franske oversjøiske departementer tilhører et annet geografisk område, at de i stor grad er parter i andre regionale memoranda om havnestatskontroll enn Paris-memorandumet, samt at de har en meget begrenset trafikkflyt med det europeiske fastlandet, bør de berørte medlemsstater få tillatelse til å utelukke disse havnene fra det systemet for havnestatskontroll som anvendes i Fellesskapet —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1***Formål**

Formålet med dette direktiv er å bidra til en kraftig reduksjon av skipsfart som ikke overholder standardene i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon, ved å:

- a) øke overholdelsen av internasjonalt regelverk og relevant fellesskapsregelverk for sjøsikkerhet, sjøfartssikkerhet og vern av havmiljøet, og for leve- og arbeidsvilkår om bord på fartøyer som seiler under alle staters flagg,
- b) fastsette felles kriterier for havnestatens kontroll av fartøyer og harmonisere framgangsmåter for inspeksjon og tilbakeholding med utgangspunkt i den sakkunnskapen og erfaringen som finnes i henhold til Paris-memorandumet,
- c) gjennomføre et system for havnestatskontroll i Fellesskapet som bygger på de inspeksjonene som utføres i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet, med sikte på å inspisere alle fartøyer med en hyppighet som er avhengig av deres risikoprofil, og der fartøyer som utgjør en høyere risiko, gjennomgår en mer detaljert og hyppigere inspeksjon.

⁽¹⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

*Artikkel 2***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

1. «konvensjoner» følgende konvensjoner, med protokoller og endringer, og tilhørende regelverk av bindende karakter i gjeldende versjon:
 - a) Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966 (LL 66),
 - b) Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 74),
 - c) Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, og tilhørende protokoll av 1978 (Marpol 73/78),
 - d) Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978 (STCW 78/95),
 - e) Konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972 (Colreg 72),
 - f) Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969 (ITC 69),
 - g) Konvensjonen om minstestandarder for handelsskip, 1976 (ILO nr. 147),
 - h) Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992 (CLC 92),
2. «Paris-memorandumet» det omforente memorandum om havnestatskontroll som ble undertegnet i Paris 26. januar 1982, i sin gjeldende versjon,
3. «ramme og framgangsmåter for den frivillige revisjonsordningen for medlemsstatene i IMO» IMO-resolusjon A.974(24),
4. «område omfattet av Paris-memorandumet» det geografiske området der stater som har undertegnet Paris-memorandumet, utfører inspeksjoner innenfor rammen av Paris-memorandumet,
5. «fartøy» ethvert sjøgående fartøy som omfattes av én eller flere av konvensjonene, og som seiler under et annet flagg enn havnestatens,
6. «kontakt mellom fartøy og havn» det samspillet som oppstår når et fartøy direkte og umiddelbart påvirkes av handlinger som omfatter forflytning av personer eller varer eller ytelsen av havnetjenester til eller fra fartøyet,
7. «fartøy på ankerplass» fartøy i en havn eller et annet område innenfor en havns jurisdiksjon, men ikke ved kai, som inngår i en kontakt mellom fartøy og havn,
8. «inspektør» en offentlig tjenestemann eller en annen person som er behørig godkjent av vedkommende myndighet i en medlemsstat til å utføre inspeksjoner ved havnestatskontroll, og som er ansvarlig overfor nevnte vedkommende myndighet,
9. «vedkommende myndighet» en sjøfartsmyndighet som har ansvar for havnestatskontroll i samsvar med dette direktiv,
10. «nattid» et tidsrom på minst sju timer, slik det er definert i nasjonal lovgivning, som under alle omstendigheter omfatter tidsrommet mellom kl. 00.00 og kl. 05.00,
11. «førstegangsinspeksjon» et besøk som en inspektør avlegger om bord på et fartøy, for å kontrollere om relevante konvensjoner og regler er oppfylt, herunder minst de kontrollene som kreves i henhold til artikkel 13 nr. 1,
12. «mer detaljert inspeksjon» en inspeksjon der fartøyet, dets utstyr og besetning i sin helhet eller eventuelt delvis, og som under de omstendighetene som er omhandlet i artikkel 13 nr. 3, gjennomgår en inngående undersøkelse som omfatter fartøyets konstruksjon, utstyr, besetning, leve- og arbeidsvilkår samt overholdelse av driftsrutiner om bord,
13. «utvidet inspeksjon» en inspeksjon som minst omfatter de punktene som er oppført i vedlegg VII. En utvidet inspeksjon kan omfatte en mer detaljert inspeksjon dersom det foreligger klare grunner for dette i samsvar med artikkel 13 nr. 3,
14. «klage» all informasjon eller enhver rapport fra en person eller en organisasjon som har en rettmessig interesse i fartøyets sikkerhet, herunder interesse i besetningens sikkerhet eller helsefærer, leve- og arbeidsvilkår om bord og hindring av forurensning,
15. «tilbakeholding» et formelt forbud mot at et fartøy seiler fra havn på grunn av fastslåtte mangler som, hver for seg eller samlet, gjør fartøyet sjøudyktig,

16. «anløpsforbud» en beslutning utstedt til skipsføreren, til det rederiet som har ansvaret for fartøyet, og til flaggstaten, der de underrettes om at fartøyet vil bli nektet anløp i alle havner og på alle ankerplasser i Fellesskapet,
17. «stansing av en operasjon» et formelt forbud mot at et fartøy fortsetter en operasjon på grunn av fastslåtte mangler som, hver for seg eller samlet, gjør fortsettelsen av en operasjon farlig,
18. «rederi» fartøyets eier, eller en annen organisasjon eller person, for eksempel en reder eller en totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av fartøyet fra fartøyets eier, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) pålegger,
19. «godkjent organisasjon» et klassifikasjonsselskap eller et annet privat organ som utfører lovfestede oppgaver på vegne av flaggstatens myndighet,
20. «påbudt sertifikat» et sertifikat utstedt av eller på vegne av en flaggstat i samsvar med konvensjoner,
21. «klasesertifikat» et dokument som bekrefter at bestemmelsene i regel 3-1 i del A i kapittel II-1 i SOLAS 74 er oppfylt,
22. «inspeksjonsdatabase» informasjonssystem som bidrar til å gjennomføre systemet for havnestatskontroll i Fellesskapet, og som omfatter data knyttet til inspeksjoner utført i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på alle fartøyer og deres besetninger som anløper en havn eller en ankerplass i en medlemsstat for å opprette kontakt mellom fartøy og havn.

Frankrike kan beslutte at de havnene og ankerplassene som omfattes av dette nummer, ikke omfatter havner og ankerplasser i de oversjøiske departementer som er nevnt i traktatens artikkel 299 nr. 2.

Dersom en medlemsstat utfører en inspeksjon av et fartøy som seiler i farvann under dens jurisdiksjon, men som ikke er i havn,

skal denne inspeksjonen regnes som en inspeksjon i henhold til dette direktiv.

Ingen bestemmelse i denne artikkel berører en medlemsstats rett til å gripe inn i henhold til relevante konvensjoner.

Medlemsstater som ikke har sjøhavner, og som kan påvise at av det samlede årlige antallet enkeltfartøyer som i løpet av de tre foregående årene har anløpt deres elvehavner, er mindre enn 5 % fartøyer som omfattes av dette direktiv, kan fravike bestemmelsene i dette direktiv.

Medlemsstater som ikke har sjøhavner, skal senest på dagen for innarbeiding av direktivet underrette Kommisjonen om samlet antall fartøyer og antall fartøyer som anløp deres havner i løpet av treårsperioden nevnt ovenfor, og de skal underrette Kommisjonen om alle senere endringer i ovennevnte tall.

2. For et fartøy med bruttotonnasje på under 500 tonn skal medlemsstatene anvende kravene i en relevant, gjeldende konvensjon, og skal, i den grad en konvensjon ikke får anvendelse, treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de aktuelle fartøyene ikke utgjør en åpenbar fare for helse, miljø og sikkerhet. Ved anvendelse av dette nummer skal vedlegg 1 til Paris-memorandumet være retningsgivende for medlemsstatene.

3. Når medlemsstatene utfører inspeksjon av et fartøy som seiler under flagget til en stat som ikke er part i en konvensjon, skal de sikre at dette fartøyet og dets besetning ikke gis en gunstigere behandling enn den som gis til et fartøy som seiler under flagget til en stat som er part i konvensjonen.

4. Fiskefartøyer, krigsskip, militære hjelpefartøyer, trefartøyer av enkel konstruksjon, statseide fartøyer som benyttes til ikke-kommersielle formål, og lystfartøyer som ikke benyttes i kommersiell trafikk, er unntatt fra dette direktivs virkeområde.

Artikkel 4

Inspeksjonsfullmakter

1. Medlemsstatene skal treffe alle de tiltakene som er nødvendige for at de juridisk skal ha rett til å utføre de inspeksjonene som er nevnt i dette direktiv, om bord på utenlandske fartøyer i samsvar med internasjonal lovgivning.

2. Medlemsstatene skal ha egnede vedkommende myndigheter som for eksempel gjennom ansettelser får tildelt nødvendig personale, særlig kvalifiserte inspektører, for å utføre inspeksjoner, og skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at inspektørene utfører sine oppgaver i henhold til dette direktiv, særlig at de er tilgjengelige for å utføre de inspeksjonene som er fastsatt ved dette direktiv.

Artikkel 5

Inspeksjonssystem og årlige inspeksjonsforpliktelser

1. Medlemsstatene skal utføre inspeksjoner i samsvar med den utvelgingsordningen som er beskrevet i artikkel 12 og bestemmelsene i vedlegg I.
2. For å kunne oppfylle sine årlige inspeksjonsforpliktelser skal hver medlemsstat:
 - a) inspisere alle fartøyer av prioritet I som nevnt i artikkel 12 bokstav a) som anløper dens havner og ankerplasser, og
 - b) utføre et årlig antall inspeksjoner av fartøyer av prioritet I og II som nevnt i artikkel 12 bokstav a) og b) som minst tilsvarer dens andel av det samlede antallet inspeksjoner som skal utføres årlig i Fellesskapet og i området omfattet av Paris-memorandumet. Hver medlemsstats inspeksjonsandel skal bygge på det antallet enkeltfartøyer som anløper havner i den berørte medlemsstaten, i forhold til det samlede antallet enkeltfartøyer som anløper havner i hver stat i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet.
3. For å beregne hvor stor andel av det samlede antallet inspeksjoner som skal utføres årlig i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet som nevnt i nr. 2 bokstav b), skal ikke fartøyer på ankerplass medregnes, med mindre den berørte medlemsstaten har angitt noe annet.

Artikkel 6

Regler for oppfyllelse av inspeksjonsforpliktelsene

En medlemsstat som ikke utfører de inspeksjonene som kreves i artikkel 5 nr. 2 bokstav a), oppfyller sine forpliktelser i henhold til nevnte bestemmelse dersom slike manglende inspeksjoner ikke overstiger:

- a) 5 % av det samlede antallet fartøyer av prioritet I med høy risikoprofil som anløper dens havner og ankerplasser,
- b) 10 % av det samlede antallet fartøyer av prioritet I uten høy risikoprofil som anløper dens havner og ankerplasser,

Uten hensyn til prosentdelen i bokstav a) og b) skal medlemsstatene prioritere inspeksjon av fartøyer som i henhold til opplysningene i inspeksjonsdatabasen sjelden anløper havner i Fellesskapet.

Uten hensyn til prosentdelen i bokstav a) og b) skal medlemsstatene for fartøyer av prioritet I som anløper ankerplasser, prioritere

inspeksjon av fartøyer med høy risikoprofil som i henhold til opplysningene i inspeksjonsdatabasen sjelden anløper havner i Fellesskapet.

Artikkel 7

Regler for balansert fordeling av inspeksjoner i Fellesskapet

1. I en medlemsstat der det samlede antallet anløp av fartøyer av prioritet I overstiger den inspeksjonsandelen som er nevnt i artikkel 5 nr. 2 bokstav b), skal medlemsstaten anses å ha oppfylt sine forpliktelser dersom antall inspeksjoner av fartøyer av prioritet I som utføres av denne medlemsstaten, minst tilsvarer en slik inspeksjonsandel, og dersom denne medlemsstaten ikke unnlater å inspisere mer enn 30 % av det samlede antallet fartøyer av prioritet I som anløper dens havner og ankerplasser.
2. I en medlemsstat der det samlede antallet anløp av fartøyer av prioritet I og prioritet II er lavere enn den inspeksjonsandelen som er nevnt i artikkel 5 nr. 2 bokstav b), skal medlemsstaten anses å ha oppfylt sine forpliktelser dersom den utfører det antallet inspeksjoner av fartøyer av prioritet I som kreves i henhold til artikkel 5 nr. 2 bokstav a), og utfører inspeksjoner av minst 85 % av det samlede antallet fartøyer av prioritet II som anløper dens havner og ankerplasser.
3. Kommisjonen skal i forbindelse med gjennomgåelsen nevnt i artikkel 35 særlig undersøke hvordan denne artikkel påvirker inspeksjonsforpliktelsene, idet det tas hensyn til den sakkunnskapen og erfaringen som er oppnådd i Fellesskapet og i henhold til Paris-memorandumet. Gjennomgåelsen skal ta hensyn til målet om at alle fartøyer som anløper havner og ankerplasser i Fellesskapet, skal inspiseres. Kommisjonen skal om nødvendig foreslå tilleggstiltak med henblikk på å forbedre effektiviteten av det inspeksjonssystemet som anvendes i Fellesskapet, og om nødvendig foreslå en ny gjennomgåelse av virkningene av denne artikkel på et senere tidspunkt.

Artikkel 8

Utsettelse av inspeksjoner og særlige tilfeller

1. En medlemsstat kan beslutte å utsette inspeksjonen av et fartøy av prioritet I i følgende tilfeller:
 - a) dersom inspeksjonen kan utføres ved fartøyets neste anløp i samme medlemsstat, forutsatt at fartøyet i mellomtiden ikke anløper noen annen havn i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet, og forutsatt at utsettelsen ikke varer lenger enn 15 dager, eller
 - b) dersom inspeksjonen kan utføres i en annen anløpshavn i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet innen 15 dager, forutsatt at den staten der en slik anløpshavn ligger, på forhånd har gitt sitt samtykke til å utføre inspeksjonen.

Dersom en inspeksjon er utsatt i samsvar med bokstav a) eller b) og er registrert i inspeksjonsdatabasen, skal en uteblitt inspeksjon ikke regnes som en uteblitt inspeksjon for de medlemsstatene som utsatte inspeksjonen.

Dersom en inspeksjon av et fartøy av prioritet I ikke blir utført, skal imidlertid det aktuelle fartøyet ikke fritas for inspeksjon i henhold til dette direktiv neste gang det anløper en havn i Fellesskapet.

2. Dersom en inspeksjon av fartøyer av prioritet I av driftsmessige årsaker ikke blir utført, skal det ikke regnes som en uteblitt inspeksjon, forutsatt at årsaken til at inspeksjonen uteble, registreres i inspeksjonsdatabasen, og forutsatt at en av følgende særlige omstendigheter foreligger:

- a) Vedkommende myndighet vurderer det slik at en inspeksjon vil kunne innebære en risiko for sikkerheten til inspektørene, fartøyet, besetningen eller havnen, eller havmiljøet, eller
- b) fartøyet anløper bare på nattid. I så fall skal medlemsstatene treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at fartøyer som anløper regelmessig på nattid, kan inspiseres på en egnet måte.

3. Dersom det ikke blir utført en inspeksjon av et fartøy på ankerplass, skal dette ikke regnes som en uteblitt inspeksjon dersom:

- a) fartøyet innen 15 dager inspiseres i en annen havn eller på en annen ankerplass i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet i samsvar med vedlegg I, eller
- b) fartøyet anløper bare på nattid, eller oppholdet er for kort til at det kan utføres en inspeksjon på en tilfredsstillende måte, og årsaken til at inspeksjonen uteble, blir registrert i inspeksjonsdatabasen, eller
- c) vedkommende myndighet vurderer det slik at en inspeksjon vil kunne innebære en risiko for sikkerheten til inspektørene, fartøyet, besetningen eller havnen, eller for havmiljøet, og årsaken til at inspeksjonen uteble, blir registrert i inspeksjonsdatabasen.

4. De tiltak som skal endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å supplere det med hensyn til gjennomføringsreglene for denne artikkel, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 31 nr. 3.

Artikkel 9

Melding om fartøyers ankomst

1. Når et fartøy som i samsvar med artikkel 14 kan gjennomgå en utvidet inspeksjon, er på vei til en havn eller ankerplass i en medlemsstat, skal operatøren, agenten eller skipsføreren melde fra om fartøyet ankomst i samsvar med bestemmelsene fastsatt i vedlegg III.

2. Ved mottak av meldingen nevnt i nr. 1 i denne artikkel og artikkel 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet⁽¹⁾ skal havnemyndigheten eller -organet eller den myndigheten eller det organet som er utpekt til dette, videresende disse opplysningene til vedkommende myndighet.

3. All kommunikasjon fastsatt i denne artikkel, skal om mulig skje elektronisk.

4. De framgangsmåtene og formatene som medlemsstatene utarbeider i henhold til vedlegg III til dette direktiv, skal overholde de relevante bestemmelsene fastsatt i direktiv 2002/59/EF med hensyn til meldinger om fartøyer.

Artikkel 10

Fartøyers risikoprofil

1. Alle fartøyer som anløper en havn eller en ankerplass i en medlemsstat, skal i inspeksjonsdatabasen tildeles en risikoprofil som fastsetter deres prioritering med hensyn til inspeksjon, intervallene mellom inspeksjonene og omfanget av inspeksjonene.

2. Et fartøys risikoprofil skal bestemmes ved å kombinere følgende generiske og historiske risikoparametere:

- a) Generiske parametere

Generiske parametere er basert på type, alder, flagg, anerkjente organisasjoner som er involvert, og rederienes prestasjonsnivå i samsvar med vedlegg I del I.1 og vedlegg II.

- b) Historiske parametere

Historiske parametere er basert på antall mangler og tilbakeholdinger i et gitt tidsrom i samsvar med vedlegg I del I.2 og vedlegg II.

⁽¹⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10.

3. De tiltak som skal endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å supplere det med hensyn til gjennomføringsreglene for denne artikkel, særlig:

- a) flaggstatskriteriene,
- b) kriteriene for rederienes prestasjonsnivå,

skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 31 nr. 3, og på grunnlag av den fagkunnskapen som er tilgjengelig innenfor rammen av Paris-memorandumet.

Artikkel 11

Inspeksjonenes hyppighet

Fartøyer som anløper havner eller ankerplasser i Fellesskapet, skal gjennomgå periodiske inspeksjoner eller tilleggsinspeksjoner som følger:

- a) **Fartøyer skal gjennomgå periodiske inspeksjoner ved forhåndsfastsatte intervaller avhengig av risikoprofil i samsvar med del I i vedlegg I. Intervallet mellom fartøyenes periodiske inspeksjoner skal øke når risikoen avtar. For fartøyer med høy risiko skal dette intervallet ikke overstige seks måneder.**
- b) **Fartøyer skal gjennomgå ekstra inspeksjoner uansett hvor lenge det er siden de sist gjennomgikk en periodisk inspeksjon, på følgende vilkår:**
 - Vedkommende myndighet skal sikre at fartøyer som topprioritetsfaktorer oppført i vedlegg I del II nr. 2A gjelder for, blir inspisert.
 - **Fartøyer som uforutsette faktorer oppført i vedlegg I del II nr. 2B gjelder for, kan inspiseres. Beslutningen om å utføre en slik tilleggsinspeksjon overlates til vedkommende myndighets faglige vurdering.**

Artikkel 12

Utvelging av fartøyer til inspeksjon

Vedkommende myndighet skal sikre at fartøyer utvelges til inspeksjon på grunnlag av deres risikoprofil beskrevet i vedlegg I del I og når det oppstår topprioritetsfaktorer eller uforutsette faktorer i henhold til vedlegg I del II nr. 2A og 2B.

Når det gjelder inspeksjon av fartøyer:

- a) skal vedkommende myndighet velge ut de fartøyene som skal gjennomgå en obligatorisk inspeksjon, og som betegnes som fartøyer av «prioritet I» i henhold til utvelgingsordningen beskrevet i vedlegg I del II nr. 3A,

- b) kan vedkommende myndighet velge ut de fartøyene som kan gjennomgå inspeksjon, og som betegnes som fartøyer av «prioritet II» i samsvar med vedlegg I del II nr. 3B.

Artikkel 13

Førstegangsinspeksjoner og mer detaljerte inspeksjoner

Medlemsstatene skal sikre at fartøyer som utvelges til inspeksjon i samsvar med artikkel 12, gjennomgår en førstegangsinspeksjon eller en mer detaljert inspeksjon på følgende vilkår:

1. Vedkommende myndighet skal i forbindelse med hver førstegangsinspeksjon av et fartøy sikre at inspektøren minst
 - a) kontrollerer de sertifikatene og dokumentene som er oppført i vedlegg IV, og som skal finnes om bord i samsvar med Fellesskapets sjøfartsregelverk for og konvensjoner om sikkerhet,
 - b) kontrollerer, når det er relevant, om gjenstående mangler som er avdekket ved en tidligere inspeksjon utført av en medlemsstat eller en stat som har undertegnet Paris-memorandumet, er utbedret,
 - c) forvisser seg om fartøyets generelle tilstand, herunder hygienemessig om bord på fartøyet, særlig i maskinrom og besetningens oppholdsrom.
2. Dersom de manglene som skal utbedres i neste anløpshavn, er blitt registrert i inspeksjonsdatabasen etter en inspeksjon nevnt i nr. 1, kan vedkommende myndighet i denne neste havnen beslutte at kontrollene nevnt i nr. 1 bokstav a) og c) ikke skal utføres.
3. En mer detaljert inspeksjon skal utføres, herunder ytterligere kontroll av om driftskravene om bord er oppfylt, når det etter inspeksjonen nevnt i nr. 1 foreligger åpenbart grunnlag for å anta at tilstanden til fartøyet, dets utstyr eller besetning i vesentlig grad ikke oppfyller de relevante kravene i en konvensjon.

Det foreligger «åpenbart grunnlag» når inspektøren finner bevis som etter vedkommendes faglige vurdering berettiger en mer detaljert inspeksjon av fartøyet, dets utstyr og besetning.

Eksempler på «åpenbart grunnlag» er angitt i vedlegg V.

*Artikkel 14***Utvidede inspeksjoner**

1. Følgende kategorier av fartøyer er aktuelle for å gjennomgå en utvidet inspeksjon i samsvar med vedlegg I del II nr. 3A og 3B:

- fartøyer med høy risikoprofil,
- passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle,
- fartøyer med høy risikoprofil eller passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, når det foreligger topprioritetsfaktorer eller uforutsette faktorer,
- fartøyer som skal inspiseres på nytt etter at det er utstedt et anløpsforbud etter artikkel 16.

2. Operatøren eller skipsføreren skal sikre at det er avsatt nok tid i fartsplanen til at den utvidede inspeksjonen kan utføres.

Med forbehold for de kontrolltiltakene som kreves av hensyn til sikkerheten, skal fartøyet være i havnen til inspeksjonen er gjennomført.

3. Når vedkommende myndighet mottar en forhåndsmelding fra et fartøy som kan gjennomgå en periodisk utvidet inspeksjon, skal myndigheten underrette fartøyet dersom det ikke vil bli utført en utvidet inspeksjon.

4. Omfanget av den utvidede inspeksjonen, herunder de risikoområdene som skal inngå, er angitt i vedlegg VII. Kommisjonen skal etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 31 nr. 2, vedta tiltak for gjennomføringen av vedlegg VII.

*Artikkel 15***Retningslinjer og framgangsmåter for sikkerhet**

1. Medlemsstatene skal sikre at deres inspektører følger framgangsmåtene og retningslinjene angitt i vedlegg VI.

2. Når det gjelder sikkerhetskontroller, skal medlemsstatene anvende de relevante framgangsmåtene som er angitt i vedlegg VI til dette direktiv, på alle fartøyer som er nevnt i artikkel 3 nr. 1-3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004⁽¹⁾, og som anløper deres havner og ankerplasser, med mindre de seiler under flagget til den havnestaten der inspeksjonen skal utføres.

3. Bestemmelsene om utvidede inspeksjoner i artikkel 14 i dette direktiv får anvendelse på roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer nevnt i artikkel 2 bokstav a) og b) i direktiv 1999/35/EF.

Når et fartøy er blitt besikket i samsvar med artikkel 6 og 8 i direktiv 1999/35/EF av en verstsstat som ikke er fartøyets flaggstat, skal en slik særlig besiktelse, når det er relevant, registreres som en mer detaljert eller en utvidet inspeksjon i inspeksjonsdatabasen, idet det tas hensyn til artikkel 10, 11 og 12 i dette direktiv og for å vurdere om hver medlemsstat oppfyller sine inspeksjonsforpliktelser, i den grad dette omfatter alle punkter nevnt i vedlegg VII til dette direktiv.

Med forbehold for et forbud mot drift av en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy i samsvar med artikkel 10 i direktiv 1999/35/EF får bestemmelsene i dette direktiv om utbedring av mangler, tilbakeholding, anløpsforbud samt oppfølging av inspeksjoner, tilbakeholdinger og anløpsforbud anvendelse når det er relevant.

4. Om nødvendig kan Kommisjonen etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 31 nr. 2 vedta regler for harmonisk gjennomføring av nr. 1 og 2 i denne artikkel.

*Artikkel 16***Tiltak for anløpsforbud for visse fartøyer**

1. En medlemsstat skal sikre at ethvert fartøy som

- seiler under flagget til en stat som på grunn av sin tilbakeholdingsprosent står på svartelisten vedtatt i samsvar med Paris-memorandumet på grunnlag av opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen som hvert år offentliggjøres av Kommisjonen, og som har vært holdt tilbake eller blitt forelagt et forbud mot drift i henhold til direktiv 1999/35/EF mer enn to ganger i løpet av de 36 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en medlemsstat eller en stat som har undertegnet Paris-memorandumet, eller

- seiler under flagget til en stat som på grunn av sin tilbakeholdingsprosent står på den grå listen vedtatt i samsvar med Paris-memorandumet på grunnlag av opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen som hvert år offentliggjøres av Kommisjonen, og som har vært holdt tilbake eller er blitt forelagt et forbud mot drift i henhold til direktiv 1999/35/EF mer enn to ganger i løpet av de 24 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en medlemsstat eller en stat som har undertegnet Paris-memorandumet,

nektes anløp i dens havner og på dens ankerplasser, unntatt i de situasjonene som er beskrevet i artikkel 21 nr. 6.

⁽¹⁾ EUT L 129 av 29.4.2004, s. 6.

Anløpsforbudet får anvendelse så snart fartøyet forlater havnen eller ankerplassen der det har vært gjenstand for en tredje tilbakeholding, og der det er blitt utstedt et anløpsforbud.

2. Anløpsforbudet skal oppheves tidligst når det er gått tre måneder fra forbudet ble utstedt, og dersom vilkårene i nr. 3-9 i vedlegg VIII er blitt oppfylt.

Dersom fartøyet mottar et anløpsforbud for annen gang, skal tidsrommet være tolv måneder.

3. Enhver senere tilbakeholding i en havn eller på en ankerplass i Fellesskapet skal medføre at fartøyet får anløpsforbud til alle havner og ankerplasser i Fellesskapet. Dette tredje anløpsforbudet kan oppheves når det er gått 24 måneder fra forbudet ble utstedt, og bare dersom:

- fartøyet seiler under flagget til en stat som på grunn av sin tilbakeholdingsprosent verken står på svartelisten eller den grå listen nevnt i nr. 1,
- det påbudte sertifikatet og klassesertifikatet til fartøyet er utstedt av en organisasjon eller organisasjoner som er godkjent i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte fartøyer (omarbeiding)⁽¹⁾,
- fartøyet administreres av et rederi som har et høyt prestasjonsnivå i henhold til del II i vedlegg I, og
- vilkårene i nr. 3-9 i vedlegg VIII er oppfylt.

Alle fartøyer som 24 måneder etter at anløpsforbudet ble utstedt, ikke oppfyller kriteriene i dette nummer, får permanent anløpsforbud til alle havner og ankerplasser i Fellesskapet.

4. Enhver senere tilbakeholding i en havn eller på en ankerplass i Fellesskapet etter tredje anløpsforbud skal medføre at fartøyet får permanent anløpsforbud til alle havner og ankerplasser i Fellesskapet.

5. For denne artikkels formål skal medlemsstatene overholde de framgangsmåtene som er fastsatt i vedlegg VIII.

Artikkel 17

Inspeksjonsrapport til skipsføreren

Når en inspeksjon, en mer detaljert inspeksjon eller en utvidet inspeksjon er avsluttet, skal inspektøren utarbeide en rapport i samsvar med vedlegg IX. En kopi av inspeksjonsrapporten skal overleveres til skipsføreren.

Artikkel 18

Klager

Alle klager skal underkastes en rask innledende vurdering av vedkommende myndighet. Denne vurderingen skal gjøre det mulig å fastslå om en klage er begrunnet.

Dersom så er tilfelle, skal vedkommende myndighet treffe de tiltakene som er nødvendige for å behandle klagen, og skal særlig sikre at alle som er direkte berørt av klagen, får tilkjenne sine synspunkter.

Dersom vedkommende myndighet anser klagen som åpenbart ubegrunnet, skal den underrette klageren om sin beslutning og begrunne den.

Klagerens identitet skal ikke avdekkes overfor det aktuelle fartøyets skipsfører eller reder. Inspektøren skal sikre fortlølig behandling av eventuelle samtaler med besetningsmedlemmer.

Medlemsstatene skal underrette flaggstatens myndighet om klager som ikke er åpenbart ubegrunnede, og om oppfølgingstiltak som er truffet, og eventuelt sende en kopi til Den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO).

Artikkel 19

Utbedring og tilbakeholding

1. Vedkommende myndighet skal forsikre seg om at eventuelle mangler som er bekreftet eller avdekket ved inspeksjonen, er eller vil bli utbedret i samsvar med konvensjonene.

2. Når det gjelder mangler som klart utgjør en fare for helse, miljø eller sikkerhet, skal vedkommende myndighet i den havnestaten der fartøyet inspiseres, sikre at fartøyet blir holdt tilbake, eller at operasjonen som manglene er blitt avdekket i forbindelse med, blir stanset. Tilbakeholdingen eller stansingen av en operasjon skal ikke oppheves før faren er avverget, eller før myndigheten fastslår at fartøyet, eventuelt på bestemte vilkår, kan seile fra havn eller at operasjonen kan gjenopptas uten fare for passasjerenes eller besetningens helse og sikkerhet, uten fare for andre fartøyer eller uten at det foreligger en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

⁽¹⁾ EFT L 131 av 28.5.2009, s. 11.

3. Ved den faglige vurderingen av om et fartøy skal holdes tilbake eller ikke, skal inspektøren anvende kriteriene oppført i vedlegg X.

4. Dersom inspeksjonen avdekker at fartøyet ikke er utstyrt med en ferdsskriver som fungerer, når bruk av ferdsskriver er obligatorisk i henhold til direktiv 2002/59/EF, skal vedkommende myndighet sørge for at fartøyet holdes tilbake.

Dersom en slik mangel ikke kan utbedres umiddelbart i den havnen der fartøyet holdes tilbake, kan vedkommende myndighet enten la fartøyet fortsette til det egnede reparasjonsverftet som ligger nærmest den havnen der fartøyet holdes tilbake, og der manglene umiddelbart kan utbedres, eller kreve at manglene blir utbedret innen høyst 30 dager, som fastsatt i de retningslinjene som er utarbeidet innenfor rammen av Paris-memorandumet. I denne forbindelse får de framgangsmåtene som er fastsatt i artikkel 21, anvendelse.

5. Under ekstraordinære omstendigheter der et fartøys generelle tilstand åpenbart ikke er i samsvar med standardene, kan vedkommende myndighet utsette inspeksjonen av fartøyet inntil de ansvarlige partene har truffet de tiltakene som er nødvendige for å sikre at det oppfyller de relevante kravene i konvensjonene.

6. Ved tilbakeholding skal vedkommende myndighet umiddelbart underrette, skriftlig og med inspeksjonsrapporten vedlagt, flaggstatens myndighet eller, dersom dette ikke er mulig, konsulen eller, i dennes fravær, nærmeste diplomatiske representant for nevnte stat om alle forhold som gjorde inngrepet nødvendig. Dessuten skal inspektører som er utpekt, eller godkjente organisasjoner som er ansvarlige for å utstede klasesertifikater eller påbudte sertifikater i samsvar med konvensjonene, også underrettes dersom det er relevant.

7. Dette direktiv berører ikke tilleggskravene i konvensjonene med hensyn til framgangsmåter ved melding og registrering i forbindelse med havnestatskontroll.

8. Ved utøvelsen av havnestatskontroll i henhold til dette direktiv skal alle mulige anstrengelser gjøres for å unngå at et fartøy holdes tilbake eller forsinkes uten grunn. Dersom et fartøy holdes tilbake eller forsinkes uten grunn, har rederen eller operatøren rett til erstatning for enhver skade eller ethvert tap som er lidt. I hvert tilfelle av påstått grunnløs tilbakeholding eller forsinkelse ligger bevisbyrden hos fartøyets reder eller operatør.

9. For å unngå opphopping av fartøyer i havnen kan en vedkommende myndighet tillate at et fartøy som er holdt tilbake, flyttes til en annen del av havnen dersom dette ikke er til hinder for sikkerheten. Risikoen for opphopping i havnen skal ikke tas i betraktning når det skal treffes en beslutning om tilbakeholding eller om oppheving av tilbakeholding.

Havnemyndigheter eller -organer skal samarbeide med vedkommende myndighet for å gi plass til tilbakeholdte fartøyer.

10. Havnemyndighetene eller -organene skal underrettes så snart som mulig når tilbakeholding er vedtatt.

Artikkel 20

Klageadgang

1. Rederen eller operatøren av et fartøy eller dennes representant i medlemsstaten har rett til å påklage et vedtak om tilbakeholding eller anløpsforbud truffet av vedkommende myndighet. En klage skal ikke medføre at tilbakeholdingen eller anløpsforbudet oppheves.

2. Medlemsstatene skal innføre og opprettholde hensiktsmessige framgangsmåter for dette formål i samsvar med sin nasjonale lovgivning.

3. Vedkommende myndighet skal underrette skipsføreren for et fartøy nevnt i nr. 1 om retten til å klage og om de praktiske formalitetene i forbindelse med dette.

4. Dersom en tilbakeholding eller et anløpsforbud tilbakekalles eller endres som følge av en klage eller en anmodning fra rederen eller operatøren av et fartøy eller dennes representant:

a) skal medlemsstaten sikre at inspeksjonsdatabasen umiddelbart endres i samsvar med dette,

b) skal medlemsstaten der tilbakeholdingen eller anløpsforbudet ble utstedt, sikre at de opplysningene som ble offentliggjort i samsvar med artikkel 26, endres innen 24 timer etter en slik beslutning.

Artikkel 21

Oppfølging av inspeksjoner og tilbakeholding

1. Dersom manglene nevnt i artikkel 19 nr. 2, ikke kan utbedres i inspeksjonshavnen, kan vedkommende myndighet i nevnte medlemsstat gi det aktuelle fartøyet tillatelse til uten urimelig forsinkelse å fortsette til det egnede reparasjonsverftet som ligger nærmest den havnen der fartøyet holdes tilbake, som valgt av skipsføreren og de berørte myndigheter, der det kan bli iverksatt oppfølgingstiltak, forutsatt at vilkårene fastsatt av vedkommende myndighet i flaggstaten og godkjent av nevnte medlemsstat, blir oppfylt. Slike vilkår skal sikre at fartøyet kan fortsette uten fare for passasjerenes eller besetningens helse og sikkerhet, eller uten fare for andre fartøyer eller uten at det foreligger en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

2. Dersom beslutningen om å sende et fartøy til et reparasjonsverft skyldes manglende overholdelse av IMO-resolusjon A. 744(18), enten med hensyn til skipspapirene eller med hensyn til fartøyets konstruksjonsfeil og -mangler, kan vedkommende myndighet kreve at de nødvendige tykkelsesmålingene utføres i havnen der fartøyet holdes tilbake, før fartøyet får tillatelse til å seile.

3. I tilfellene nevnt i nr. 1 skal medlemsstatens vedkommende myndighet i inspeksjonshavnen underrette vedkommende myndighet i den staten der reparasjonsverftet ligger, de partene som er nevnt i artikkel 19 nr. 6, og eventuelle andre berørte myndigheter om vilkårene for reisen.

Vedkommende myndighet i en medlemsstat som mottar en slik melding, skal underrette den myndigheten som sendte meldingen, om hvilke tiltak som er truffet.

4. Medlemsstatene skal treffe tiltak for å sikre at anløp til alle havner eller ankerplasser i Fellesskapet forbyr fartøyer nevnt i nr. 1

- a) som seiler fra havn uten at vilkårene fastsatt av vedkommende myndighet i en medlemsstat i inspeksjonshavnen er oppfylt, eller
- b) som nekter å etterkomme gjeldende krav i konvensjonene ved ikke å anløpe det angitte reparasjonsverftet.

Anløpsforbudet skal opprettholdes inntil rederen eller operatøren har dokumentert overfor vedkommende myndighet i medlemsstaten der fartøyets mangler ble fastslått, at fartøyet fullt ut oppfyller alle gjeldende krav i konvensjonene.

5. I tilfellene nevnt i nr. 4 bokstav a) skal vedkommende myndighet i medlemsstaten der fartøyets mangler ble fastslått, umiddelbart gjøre vedkommende myndigheter i alle andre medlemsstater oppmerksom på dette.

I tilfellene nevnt i nr. 4 bokstav b) skal vedkommende myndighet i medlemsstaten der reparasjonsverftet ligger, umiddelbart gjøre vedkommende myndigheter i alle andre medlemsstater oppmerksom på dette.

Før medlemsstaten nekter adgang, kan den be om samråd med vedkommende fartøys flaggstatsmyndighet.

6. Som unntak fra bestemmelsene i nr. 4 kan vedkommende myndighet i havnestaten gi adgang til en bestemt havn eller ankerplass i tilfelle force majeure, av strengt nødvendige sikkerhetsgrunner, for å redusere eller minske forurensningsrisikoen eller for å utbedre mangler, forutsatt at rederen, operatøren eller skipsføreren har gjennomført hensiktsmessige tiltak for å sørge for sikkert anløp på en måte som tilfredsstillende vedkommende myndighet i denne medlemsstaten.

Artikkel 22

Inspektørens faglige kompetanse

1. Inspeksjonene skal utføres bare av inspektører som oppfyller kvalifikasjonskriteriene angitt i vedlegg XI, og som er godkjent av vedkommende myndighet til å utføre havnestatskontroll.

2. Når vedkommende myndighet i havnestaten ikke har den nødvendige fagkunnskap, kan denne vedkommende myndighets inspektør bistås av personer med den nødvendige fagkunnskap.

3. Vedkommende myndighet, inspektører som utfører havnestatskontroll, og personer som bistår dem, skal ikke ha noen forretningsmessig interesse verken i inspeksjonshavnen eller i de fartøyene som inspiseres, og inspektørene skal heller ikke være ansatt i eller utføre arbeid på vegne av ikke-statlige organisasjoner som utsteder påbudte sertifikater og classesertifikater, eller som utfører de besiktelsene som er nødvendige i forbindelse med utstedelsen av disse sertifikatene til fartøyer.

4. Hver inspektør skal ha med seg et personlig dokument i form av et identitetskort som er utstedt av vedkommende myndighet i samsvar med rådsdirektiv 96/40/EF av 25. juni 1996 om utarbeiding av ein felles modell for identitetskort for inspektører som utfører havnestatskontroll⁽¹⁾.

5. Medlemsstatene skal sikre at inspektørens kompetanse og deres overholdelse av de minstekriteriene som er nevnt i vedlegg XI, kontrolleres før de godkjenner dem til å utføre inspeksjoner, og deretter regelmessig på bakgrunn av den opplæringsordningen som er nevnt i nr. 7.

6. Medlemsstatene skal sikre at inspektørene får relevant opplæring om endringer i det havnestatskontrollsystemet som anvendes i Fellesskapet, som fastsatt i dette direktiv, og om endringer i konvensjonene.

7. Kommisjonen skal i samarbeid med medlemsstatene utarbeide og fremme en harmonisert fellesskapsordning for medlemsstatenes opplæring og evaluering av kompetansen til inspektører som utfører havnestatskontroll.

⁽¹⁾ EFT L 196 av 7.8.1996, s. 8.

*Artikkel 23***Rapporter fra loser og havnemyndigheter**

1. Medlemsstatene skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at deres loser som ledsager fartøyer til eller fra kaiplass, eller som arbeider om bord på fartøyer som er på vei mot en havn, eller som er i transitt i en medlemsstat, umiddelbart underretter vedkommende myndighet i henholdsvis havnestaten eller kyststaten dersom de under utførelsen av sine normale plikter får kjennskap til åpenbare mangler som kan sette fartøyets sikkerhet under seiling i fare, eller som kan utgjøre en trussel om skade på havmiljøet.

2. Dersom havnemyndigheter eller -organer under utførelsen av sine normale plikter får kjennskap til at et fartøy i deres havn har åpenbare mangler som kan sette fartøyets sikkerhet i fare, eller som utgjør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, skal denne myndigheten eller dette organet umiddelbart underrette vedkommende myndighet i den berørte havnestaten.

3. Medlemsstatene skal pålegge loser og havnemyndigheter eller -organer å innberette minst følgende opplysninger, elektronisk dersom det er mulig:

- opplysninger om fartøyet (navn, IMO-identifikasjonsnummer, kjenningssignal og flaggstat),
- opplysninger om seilingen (siste anløpshavn, bestemmelsehavn),
- beskrivelse av åpenbare mangler som er avdekket om bord.

4. Medlemsstatene skal sikre at det treffes hensiktsmessige oppfølgingstiltak med hensyn til åpenbare mangler som loser og havnemyndigheter eller -organer melder fra om, og de skal registrere opplysninger om tiltak som er truffet.

5. Kommisjonen kan etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 31 nr. 2 treffe tiltak for gjennomføringen av denne artikkel, herunder et harmonisert elektronisk format og framgangsmåter for losers og havnemyndigheters eller -organers rapportering av åpenbare mangler, og av de oppfølgingstiltakene som medlemsstatene har truffet.

*Artikkel 24***Inspeksjonsdatabase**

1. Kommisjonen skal utvikle, vedlikeholde og ajourføre en inspeksjonsdatabase med utgangspunkt i den fagkunnskapen og erfaringen som finnes i henhold til Paris-memorandumet.

Inspeksjonsdatabasen skal inneholde alle opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre det inspeksjonssystemet som

innføres i henhold til dette direktiv, og skal omfatte alle de funksjonene som er omhandlet i vedlegg XII.

2. Medlemsstatene skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at opplysninger om faktisk ankomst- og avgangstid for alle fartøyer som anløper deres havner og ankerplasser, sammen med en identifikator for den berørte havnen, overføres til inspeksjonsdatabasen innen rimelig tid via Fellesskapets informasjonssystem for sjøfart, «SafeSeaNet», nevnt i artikkel 3 bokstav s) i direktiv 2002/59/EF. Når medlemsstatene har overført slike opplysninger til inspeksjonsdatabasen gjennom SafeSeaNet, fritas de fra kravene om å oversende opplysninger i henhold til nr. 1.2 og nr. 2 bokstav a) og b) i vedlegg XIV til dette direktiv.

3. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger om inspeksjoner som utføres i henhold til dette direktiv, overføres til inspeksjonsdatabasen så snart inspeksjonsrapporten er blitt utarbeidet eller tilbakeholdingen er opphevet.

Medlemsstatene skal innen 72 timer sikre at de opplysningene som overføres til inspeksjonsdatabasen, blir godkjent for offentliggjøring.

4. På grunnlag av de inspeksjonsdataene som medlemsstatene overfører, skal Kommisjonen kunne trekke ut fra inspeksjonsdatabasen alle de dataene som er relevante for gjennomføringen av dette direktiv, særlig data om fartøyenes risikoprofil, om fartøyer som skal inspiseres, om fartøyenes bevegelser og om hver enkelt medlemsstats inspeksjonsforpliktelser.

Medlemsstatene skal ha tilgang til alle opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen, og som er relevante for gjennomføringen av framgangsmåtene for inspeksjon fastsatt i dette direktiv.

Medlemsstatene og tredjeparter som har undertegnet Paris-memorandumet, skal ha tilgang til alle data som de har registrert i inspeksjonsdatabasen, og til data om de fartøyene som seiler under deres flagg.

*Artikkel 25***Informasjonsutveksling og samarbeid**

Hver medlemsstat skal sikre at dets havnemyndigheter eller -organer og andre relevante myndigheter eller organer gir vedkommende havnestatskontrollmyndighet følgende opplysninger som de er i besittelse av:

- opplysninger som er gitt i samsvar med artikkel 9 og vedlegg III,

- opplysninger om fartøyer som ikke har gitt noen opplysninger i henhold til kravene i dette direktiv og i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip⁽¹⁾ og direktiv 2002/59/EF samt eventuelt forordning (EF) nr. 725/2004,
- opplysninger om fartøyer som har seilt fra havn uten å ha overholdt bestemmelsene i artikkel 7 eller 10 i direktiv 2000/59/EF,
- opplysninger om fartøyer som er blitt nektet anløp eller er blitt bortvist fra en havn av sikkerhetsgrunner,
- opplysninger om åpenbare mangler i samsvar med artikkel 23.

Artikkel 26

Offentliggjøring av opplysninger

Kommisjonen skal på et offentlig tilgjengelig nettsted legge ut og ajourføre opplysninger om inspeksjoner, tilbakeholdinger og anløpsforbud i samsvar med vedlegg XIII, med utgangspunkt i den sakkunnskapen og erfaringen som finnes i henhold til Paris-memorandumet.

Artikkel 27

Offentliggjøring av en liste over rederier med et lavt eller svært lavt prestasjonsnivå

Kommisjonen skal regelmessig utarbeide og offentliggjøre på et offentlig tilgjengelig nettsted opplysninger om rederier som har et prestasjonsnivå som med hensyn til fastsettelse av fartøyet risikoprofil nevnt i del I i vedlegg I, har vært ansett som lavt eller svært lavt i et tidsrom på tre måneder eller mer.

Kommisjonen skal etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 31 nr. 2 vedta regler for gjennomføringen av denne artikkel, særlig med angivelse av reglene for offentliggjøring.

Artikkel 28

Refusjon av kostnader

1. Dersom inspeksjonene nevnt i artikkel 13 og 14 med hensyn til kravene i en konvensjon bekrefter eller avdekker mangler som gir grunnlag for tilbakeholding av et fartøy, skal alle kostnader i tilknytning til inspeksjonene i en normal regnskapsperiode dekkes av fartøyets reder eller operatør eller av dennes representant i havnestaten.
2. Alle kostnader i forbindelse med inspeksjoner utført av vedkommende myndighet i en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 og artikkel 21 nr. 4 skal belastes fartøyets reder eller operatør.

3. Ved tilbakeholding av et fartøy skal alle kostnader i forbindelse med tilbakeholdingen i havnen dekkes av fartøyets reder eller operatør.

4. Tilbakeholdingen skal ikke oppheves før det er foretatt full innbetaling, eller før det er gitt en tilstrekkelig garanti for refusjon av kostnadene.

Artikkel 29

Opplysninger i forbindelse med overvåking av gjennomføringen

Medlemsstatene skal oversende til Kommisjonen de opplysningene som er oppført i vedlegg XIV, med den hyppigheten som er angitt i nevnte vedlegg.

Artikkel 30

Kontroll av medlemsstatenes overholdelse og prestasjonsnivåer

For å sikre en effektiv gjennomføring av dette direktiv og kontrollere hvordan Fellesskapets ordning for havnestatskontroll generelt fungerer, i samsvar med artikkel 2 bokstav b) i) i forordning (EF) nr. 1406/2002 skal Kommisjonen samle inn de opplysningene som er nødvendige, og avlegge besøk i medlemsstatene.

Artikkel 31

Komitéfremgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁽²⁾.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 32

Framgangsmåte for endring

Kommisjonen skal:

- a) tilpasse vedleggene, bortsett fra vedlegg I, for å ta hensyn til endringene i Fellesskapets regelverk for sjøsikkerhet og sjøfartssikkerhet som har trådt i kraft, og til konvensjoner, internasjonale regelverk og resolusjoner fra relevante internasjonale organisasjoner samt utviklingen i Paris-memorandumet,

⁽¹⁾ EFT L 332 av 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

- b) endre de definisjonene som viser til konvensjoner, internasjonale regelverk, resolusjoner og fellesskapsregelverk som er relevante for dette direktiv.

Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 31 nr. 3.

Endringene av de internasjonale instrumentene nevnt i artikkel 2 kan utelukkes fra dette direktivs virkeområde i henhold til artikkel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikkel 33

Gjennomføringsregler

Kommisjonen skal i forbindelse med utarbeidingen av gjennomføringsreglene nevnt i artikkel 8 nr. 4, artikkel 10 nr. 3, artikkel 14 nr. 4, artikkel 15 nr. 4, artikkel 23 nr. 5 og artikkel 27 etter framgangsmåtene fastsatt i artikkel 31 nr. 2 og 3 særlig sikre at disse reglene tar hensyn til den sakkunnskapen og erfaringen som er oppnådd gjennom inspeksjonssystemet i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet.

Artikkel 34

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette en sanksjonsordning for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 35

Gjennomgåelse

Kommisjonen skal gjennomgå gjennomføringen av direktivet senest 30. juni 2012. Gjennomgåelsen skal blant annet omfatte oppfyllelsen av de samlede inspeksjonsforpliktelsene i Fellesskapet nevnt i artikkel 5, antall inspektører som utfører havnestatskontroll i hver medlemsstat, antall gjennomførte inspeksjoner, hver medlemsstats oppfyllelse av de årlige inspeksjonsforpliktelsene og gjennomføringen av artikkel 6, 7 og 8.

Kommisjonen skal oversende resultatene av gjennomgåelsen til Europaparlamentet og Rådet og skal på grunnlag av gjennomgåelsen fastslå om det er nødvendig å framlegge forslag om endring av direktivet eller forslag om ytterligere lovgivning på dette området.

Artikkel 36

Gjennomføring og underretning

1. Medlemsstatene skal innen 31. desember 2010 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. januar 2011.

2. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde en opplysning om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktiv. Nærmere regler for henvisningen og hvordan den skal formuleres, fastsettes av medlemsstatene.

3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

4. Dessuten skal Kommisjonen regelmessig underrette Europaparlamentet og Rådet om framdriften i gjennomføringen av dette direktiv i medlemsstatene, særlig med henblikk på en ensartet anvendelse av inspeksjonssystemet i Fellesskapet.

Artikkel 37

Oppheving

Direktiv 95/21/EF, endret ved direktivene oppført i vedlegg XV del A, oppheves fra 1. januar 2011, uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til tidsfristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene angitt i vedlegg XV del B.

Henvisninger til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg XVI til dette direktiv.

Artikkel 38

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 39

Mottakere

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

P. NEČAS

Formann

VEDLEGG I

ELEMENTER I FELLESSKAPETS SYSTEM FOR HAVNESTATSINSPEKSJON

(som nevnt i artikkel 5)

Følgende elementer skal tas med i Fellesskapets inspeksjonssystem:

I. Fartøyets risikoprofil

Et fartøys risikoprofil skal bestemmes ved å kombinere følgende generiske og historiske risikoparametere:

1. Generiske parametere

a) Fartøytype

Passasjerfartøyer, oljetankskip, kjemikalietankskip, gasstankskip og bulkskip skal anses å utgjøre en høyere risiko.

b) Fartøyets alder

Fartøyer som er over tolv år gamle, skal anses å utgjøre en høyere risiko.

c) Flaggstatenes prestasjonsnivå

i) Fartøyer som seiler under flagget til en stat med en høy tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet, skal anses å utgjøre en høyere risiko.

ii) Fartøyer som seiler under flagget til en stat med en lav tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet, skal anses å utgjøre en lavere risiko.

iii) Fartøyer som seiler under flagget til en stat som har gjennomgått en revisjon, og som, dersom det er relevant, det er framlagt en handlingsplan for, og der begge er i samsvar med rammen og framgangsmåtene for den frivillige revisjonsordningen for medlemsstatene i IMO, skal anses å utgjøre en lavere risiko. Så snart de tiltakene som er nevnt i artikkel 10 nr. 3, er vedtatt, skal flaggstaten til et slikt fartøy påvise overholdelse av regelverket for gjennomføringen av bindende IMO-instrumenter.

d) Godkjente organisasjoner

i) Fartøyer som har fått utstedt sertifikater fra anerkjente organisasjoner med et lavt eller svært lavt prestasjonsnivå med hensyn til sin tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet, skal anses å utgjøre en høyere risiko.

ii) Fartøyer som har fått utstedt sertifikater fra anerkjente organisasjoner med et høyt prestasjonsnivå med hensyn til sin tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet, skal anses å utgjøre en lavere risiko.

iii) Fartøyer med sertifikater som er utstedt av organisasjoner som er anerkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 391/2009.

e) Rederiets prestasjonsnivå

i) Fartøyer fra et rederi med et lavt eller svært lavt prestasjonsnivå tatt i betraktning fartøyets mangler og tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet skal anses å utgjøre en høyere risiko.

ii) Fartøyer fra et rederi med et høyt prestasjonsnivå tatt i betraktning fartøyets mangler og tilbakeholdingsprosent i Fellesskapet og området omfattet av Paris-memorandumet skal anses å utgjøre en lavere risiko.

2. Historiske parametere

- i) Fartøyer som er holdt tilbake mer enn én gang, skal anses å utgjøre en høyere risiko.
- ii) Fartøyer som under inspeksjon(er) utført i det tidsrommet som er nevnt i vedlegg II, har færre enn det antallet mangler som er nevnt i vedlegg II, skal anses å utgjøre en lavere risiko.
- iii) Fartøyer som ikke er holdt tilbake i det tidsrommet som er nevnt i vedlegg II, skal anses å utgjøre en lavere risiko.

Risikoparametrene skal kombineres med vektning som gjenspeiler den enkelte parameterens relative innflytelse på fartøyets samlede risiko, for å bestemme følgende risikoprofiler for fartøyet:

- høy risiko,
- normal risiko,
- lav risiko.

For å bestemme disse risikoprofilene skal det legges mest vekt på parametrene for fartøytype, flaggstatens prestasjonsnivå, anerkjente organisasjoner og rederiets prestasjonsnivå.

II. Inspeksjon av fartøyer

1. Periodiske inspeksjoner

Periodiske inspeksjoner skal utføres med intervaller som er fastsatt på forhånd. Deres hyppighet skal fastsettes i henhold til fartøyets risikoprofil. Intervallet mellom de periodiske inspeksjonene av fartøyer med høy risiko skal ikke overstige seks måneder. Intervallet mellom periodiske inspeksjoner av fartøyer med andre risikoprofiler skal øke når risikoen minsker.

Medlemsstatene skal utføre en periodisk inspeksjon på følgende fartøyer:

- Alle fartøyer med en høy risikoprofil som ikke er inspisert i en havn eller på en ankerplass i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet de siste seks månedene. Fartøyer med en høy risiko kan inspiseres fra og med den femte måneden.
- Alle fartøyer med en normal risikoprofil som ikke er inspisert i en havn eller på en ankerplass i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet de siste tolv månedene. Fartøyer med en normal risiko kan inspiseres fra og med den tiende måneden.
- Alle fartøyer med en lav risikoprofil som ikke er inspisert i en havn eller på en ankerplass i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet de siste 36 månedene. Fartøyer med en lav risiko kan inspiseres fra og med den 24. måneden.

2. Tilleggsinspeksjoner

Fartøyer som topprioritetsfaktoren eller de uforutsette faktorene nedenfor gjelder for, skal gjennomgå en inspeksjon uansett hvor lenge det er siden deres forrige periodiske inspeksjon. Det er imidlertid inspektørens faglige vurdering som avgjør om det på grunnlag av uforutsette faktorer skal utføres en tilleggsinspeksjon.

2A. Topprioritetsfaktorer

Fartøyer som følgende topprioritetsfaktorer gjelder for, skal inspiseres uansett hvor lenge det er siden deres forrige periodiske inspeksjon:

- Fartøyer som av sikkerhetsgrunner er suspendert eller trukket tilbake fra sin klasse etter siste inspeksjon i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet.
- Fartøyer som en annen medlemsstat har rapportert eller meldt.
- Fartøyer som ikke kan identifiseres i inspeksjonsdatabasen.

- Fartøyer som
 - har vært innblandet i en kollisjon, grunnstøting eller stranding på sin vei til havnen,
 - er blitt anklaget for brudd på bestemmelsene om utslipp av skadelige stoffer eller avløpsvann, eller
 - er blitt manøvrert på en uregelmessig eller risikabel måte, slik at de rutetiltakene som er vedtatt av IMO, eller praksis og prosedyrer for sikkerhet til sjøs, ikke er fulgt.

2B. Uforutsette faktorer

Fartøyer som følgende uforutsette faktorer gjelder for, kan gjennomgå en inspeksjon uansett hvor lenge det er siden deres forrige periodiske inspeksjon. Beslutningen om å utføre en slik tilleggsinspeksjon overlates til vedkommende myndighets faglige vurdering.

- Fartøyer som ikke har overholdt gjeldende versjon av IMO-rekommendasjonen om navigasjon i innseilingen til Østersjøen.
- Fartøyer med sertifikater som er utstedt av en tidligere godkjent organisasjon som har fått sin godkjenning trukket tilbake etter siste inspeksjon i Fellesskapet eller området omfattet av Paris-memorandumet.
- Fartøyer som loser eller havnemyndigheter eller -organer har rapportert at har åpenbare mangler som kan sette sikkerheten i fare under seiling, eller som kan utgjøre en trussel om skade på miljøet i henhold til artikkel 23 i dette direktiv.
- Fartøyer som ikke oppfyller de relevante meldingskravene nevnt i artikkel 9 i dette direktiv, i direktiv 2000/59/EF, i direktiv 2002/59/EF og eventuelt i forordning (EF) nr. 725/2004.
- Fartøyer som har vært gjenstand for en rapport eller klage fra skipsføreren, et besetningsmedlem eller en person eller organisasjon som har en rettmessig interesse i fartøyets sikkerhet under seiling, leve- og arbeidsvilkårene om bord eller hindring av forurensning, med mindre den berørte medlemsstat anser rapporten eller klagen for å være klart ubegrunnet.
- Fartøyer som tidligere er holdt tilbake for mer enn tre måneder siden.
- Fartøyer som er rapportert ikke å ha utbedret mangler, bortsett fra de fartøyene med mangler som må utbedres innen 14 dager etter avgang, og mangler som må utbedres før avgang.
- Fartøyer som er rapportert å ha problemer med lasten, særlig skadelig og farlig last.
- Fartøyer som er blitt manøvrert på en måte som innebærer fare for personer, eiendom eller miljøet.
- Fartøyer der opplysninger fra en pålitelig kilde viser at deres risikoparametere skiller seg fra dem som er registrert, og at risikonivået således er høyere.

3. Utvelgingsordning

3A. Fartøyer av prioritet I skal inspiseres slik:

- a) En utvidet inspeksjon skal utføres på
 - alle fartøyer med en høy risikoprofil som ikke er blitt inspisert de siste seks månedene,
 - alle passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en normal risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste tolv månedene.
- b) En førstegangsinspeksjon eller mer detaljert inspeksjon skal eventuelt utføres på
 - alle andre fartøyer enn passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en normal risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste tolv månedene.

- c) Ved en topprioritetsfaktor gjelder følgende:
- En mer detaljert eller utvidet inspeksjon skal utføres etter inspektørens faglige vurdering på alle fartøyer med en høy risikoprofil, og på alle passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle.
 - En mer detaljert inspeksjon skal utføres på alle andre fartøyer enn passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle.

3B. Dersom vedkommende myndighet beslutter å inspisere fartøyer av prioritet II, gjelder følgende:

- a) En utvidet inspeksjon skal utføres på
- alle fartøyer med en høy risikoprofil som ikke er blitt inspisert de siste fem månedene,
 - alle passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en normal risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste ti månedene, eller
 - alle passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en lav risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste 24 månedene.
- b) En førstegangsinspeksjon eller mer detaljert inspeksjon skal eventuelt utføres på
- alle andre fartøyer enn passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en normal risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste ti månedene.
 - alle andre fartøyer enn passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle, som har en lav risikoprofil, og som ikke er blitt inspisert de siste 24 månedene.
- c) Ved en uforutsett faktor gjelder følgende:
- En mer detaljert eller utvidet inspeksjon skal utføres etter inspektørens faglige vurdering på alle fartøyer med en høy risikoprofil, eller på alle passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle.
 - En mer detaljert inspeksjon skal utføres på alle andre fartøyer enn passasjerfartøyer, oljetankskip, gass- eller kjemikalietankskip eller bulkskip som er over tolv år gamle.
-

VEDLEGG II

BESTEMMELSE AV FARTØYETS RISIKOPROFIL

(som nevnt i artikkel 10 nr. 2)

Generiske parametere		Profil				
		Fartøyer med høy risiko		Fartøyer med normal risiko	Fartøyer med lav risiko	
		Kriterier	Faktorverdi	Kriterier	Kriterier	
1	Fartøytype	Kjemikalietankskip Gasstankskip Oljetankskip Bulkskip Passasjerfartøy	2		Alle typer	
2	Fartøyet alder	alle typer > 12 år	1		Alle aldre	
3a	Flagg	Svarteliste, grå og hvit liste (BGW)	Svart – VHR, HR, M til HR	2	Hvit	
			Svart – MR	1		
3b		IMO-revisjon	-	-	Ja	
4a	Godkjent organisasjon	Prestasjon	H	-	Høy	
			M	-	-	
			L	Lav	1	-
			VL	Svært lav		-
4b		EU-godkjent	-	-	Ja	
5	Rederi	Prestasjon	H	-	Høy	
			M	-	-	
			L	Lav	2	-
			VL	Svært lav		-
Historiske parametere						
6	Antall mangler registrert under hver inspeksjon de siste 36 månedene	Mangler	Ikke relevant	-	≤ 5 (og minst én inspeksjon utført de siste 36 månedene)	
7	Antall mangler i løpet av de siste 36 månedene	Tilbakeholdinger	≥ 2 tilbakeholdinger	1	Ingen tilbakeholding	

verken et fartøy med høy risiko eller lav risiko

Fartøyer med høy risiko er fartøyer som oppfyller kriteriene med en samlet verdi på fem eller flere faktorverdier.

Fartøyer med lav risiko er fartøyer som oppfyller kriteriene i lavrisikoparametrene.

Fartøyer med normal risiko er fartøyer som verken er fartøyer med høy risiko eller lav risiko.

*VEDLEGG III***MELDING****(som nevnt i artikkel 9 nr. 1)**

Opplysninger som skal framlegges i henhold til artikkel 9 nr. 1:

Opplysningene nedenfor skal framlegges for havnemyndigheten eller -organet eller den myndigheten eller det organet som er utpekt til dette, senest tre dager før forventet ankomst til havnen eller ankerplassen eller, dersom reisen forventes å vare kortere enn tre dager, før fartøyet forlater havnen eller ankerplassen:

- a) fartøyets identifikasjon (navn, kjenningssignal, IMO-identifikasjonsnummer eller MMSI-nummer),
 - b) beregnet varighet av anløp,
 - c) for tankskip:
 - i) konstruksjon: enkelt skrog, enkelt skrog med SBT, dobbelt skrog,
 - ii) laste- og ballasttankenes tilstand: fullastede, tomme eller inerte,
 - iii) lastens omfang og art,
 - d) planlagte operasjoner i bestemmelseshavnen eller på ankerplassen i bestemmelseshavnen (lasting, lossing, annet),
 - e) planlagte lovfestede besiktelser og inspeksjoner og omfattende vedlikeholds- og reparasjonsarbeid som skal utføres når fartøyet ligger i bestemmelseshavnen,
 - f) dato for siste utvidede inspeksjon i området omfattet av Paris-memorandumet.
-

VEDLEGG IV

LISTE OVER SERTIFIKATER OG DOKUMENTER

(som nevnt i artikkel 13 nr. 1)

1. Internasjonalt målebrev (1969)
2. — Sikkerhetsattest for passasjerfartøyer
 - Sikkerhetsattest for konstruksjon av lasteskip
 - Sikkerhetsattest for utstyr på lasteskip
 - Sikkerhetsattest for radio på lasteskip
 - Dispensasjonsattest, herunder eventuelt med lastefortegnelse
 - Sikkerhetsattest for passasjerfartøyer
3. Det internasjonale sikkerhets- og antiterrorattestet (ISSC)
4. Dokumentasjon over fartøyets historikk
5. Internasjonalt attest for hindring av forurensning ved transport av kondenserte gasser i bulk
 - Attest for hindring av forurensning ved transport av kondenserte gasser i bulk
6. Internasjonalt attest for transport av farlige kjemikalier i bulk
 - Attest for transport av farlige kjemikalier i bulk
7. Internasjonalt attest for hindring av oljeforurensning
8. Internasjonalt attest for hindring av forurensning ved transport av skadelige flytende stoffer i bulk
9. Internasjonalt attest for lastelinjer (1966)
 - Internasjonalt dispensasjonsattest for lastelinjer
10. Oljedagbok, del I og II
11. Lastedagbok
12. Dokument om skipets sikkerhetsbemanning
13. Attester og annen dokumentasjon som kreves i henhold til bestemmelsene i STCW 78/95
14. Legeattester (se ILO-konvensjon nr. 73 om legeundersøkelse av sjøfolk)
15. Oversikt over arbeidstidsordninger om bord (ILO-konvensjon nr. 180 og STCW 78/95)
16. Register over arbeids- og hviletid for sjøfolk (ILO-konvensjon nr. 180)
17. Stabilitetsopplysninger
18. Kopi av samsvarsattest og sikkerhetsstyringsattest utstedt i samsvar med Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (SOLAS 74, kapittel IX)
19. Attester knyttet til fartøyets skrogstyrke og maskininstallasjoner, utstedt av den aktuelle godkjente organisasjonen (kreves bare dersom fartøyet opprettholder sin klasse i en godkjent organisasjon)

20. Samsvarsattest for særbestemmelser om fartøyer som frakter farlig last
21. Sikkerhetsattest for hurtiggående fartøyer og fartstillatelse for hurtiggående fartøyer
22. Spesielliste eller manifest for farlig last eller detaljert stuingsplan
23. Fartøyets dagbok for fortegnelse over prøver og øvelser, herunder sikkerhetsøvelser, og liste over inspeksjon og vedlikehold av redningsutstyr og -innretninger og brannslukkingsapparater og -innretninger
24. Sikkerhetsattest for spesialfartøyer
25. Sikkerhetsattest for flyttbare boreplattformer
26. For oljetankskip: utskriften fra overvåkings- og kontrollsystemet for oljeutslipp for den siste reisen i ballast
27. Mannskapsliste, brannkontrolltegnning og, for passasjerfartøyer, havarikontrollplan
28. Fartøyets beredskapsplan ved oljeforurensning om bord
29. Besiktelsesrapporter (for bulkskip og oljetankskip)
30. Rapporter fra tidligere inspeksjoner ved havnestatskontroll
31. For roro-passasjerfartøyer: opplysninger om maksimalt A/A- forhold
32. Attest på tillatelse til å frakte korn
33. Lastsikringshåndbok
34. Plan for behandling av avfall og fortegnelse over avfall
35. System til hjelp for skipsførerens beslutninger
36. Plan for SAR-samarbeid for passasjerfartøyer i fast rutefart
37. Liste over driftsbegrensninger for passasjerfartøyer
38. Håndbok for bulkskip
39. Plan for lasting og lossing av bulkskip
40. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar for oljesølskade (Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992)
41. Sertifikater som kreves i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om erstatningsansvar og krav til finansiell sikkerhet for skipsredere⁽¹⁾
42. Sertifikater som kreves i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under transport av passasjerer⁽²⁾
43. Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning
44. Internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning fra avløpsvann

⁽¹⁾ EUT L 131 av 28.5.2009, s. 128.

⁽²⁾ EUT L 131 av 28.5.2009, s. 24.

VEDLEGG V

EKSEMPLER PÅ «ÅPENBART GRUNNLAG»

(som nevnt i artikkel 13 nr. 3)

- A. Eksempler på åpenbart grunnlag for en mer detaljert inspeksjon
1. Fartøyer nevnt i nr. 2A og 2B i del II i vedlegg I.
 2. Oljedagboken er ikke ført korrekt.
 3. Det er avdekket unøyaktigheter i forbindelse med undersøkelsen av sertifikater og andre dokumenter.
 4. Det foreligger indikasjoner på at besetningsmedlemmene ikke er i stand til å oppfylle kravene til kommunikasjon om bord angitt i artikkel 18 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/106/EF av 19. november 2008 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå⁽¹⁾.
 5. Et sertifikat er oppnådd gjennom svindel, eller innehaveren av sertifikatet er ikke den personen som sertifikatet opprinnelig ble utstedt til.
 6. Fartøyet har en skipsfører, en offiser eller et mannskap som innehar et sertifikat som er utstedt av en stat som ikke har ratifisert STCW 78/95.
 7. Det er holdepunkter for at lasteoperasjoner og andre operasjoner ikke blir utført sikkert eller i henhold til IMO-retningslinjer, f.eks. at oksygeninnholdet i hovedtilførselen for nøytralgass til lastetankene ligger over det fastsatte maksimumsnivået.
 8. Skipsføreren på et oljetankskip er ikke i stand til å framlegge utskriften fra overvåkings- og kontrollsystemet for oljeutslipp for den siste reisen i ballast.
 9. Det foreligger ingen ajourført mannskapsliste, eller besetningsmedlemmer har ikke kjennskap til sine plikter ved brann eller ordre om å forlate fartøyet.
 10. Falske nødalarmer er sendt ut uten å bli etterfulgt av riktige annulleringsprosedyrer.
 11. Det vesentlige utstyret eller de vesentlige innretningene som kreves i henhold til konvensjonene, mangler.
 12. De hygieniske forholdene om bord på fartøyet er ikke tilfredsstillende.
 13. Det framgår av inspektørens generelle inntrykk og øvrige observasjoner at fartøyets skrog eller konstruksjon er alvorlig forringet eller har store mangler som kan innebære en fare for fartøyets konstruksjon, vanntetthet og værtetthet.
 14. Det foreligger opplysninger om eller bevis på at skipsføreren eller besetningen ikke kjenner de grunnleggende funksjonene om bord med hensyn til fartøyets sikkerhet eller hindring av forurensning, eller på at disse funksjonene ikke er ivarett.
 15. Det foreligger ingen oversikt over arbeidstidsordningene om bord eller registre over sjøfolks arbeids- og hviletid.
- B. Eksempler på åpenbart grunnlag for kontroll av fartøyer med hensyn til sikkerhet
1. Under havnestatskontrollens førstegangsinspeksjon kan inspektøren fastslå at det foreligger åpenbart grunnlag for ytterligere kontrolltiltak av sikkerheten i følgende tilfeller:
 - 1.1. ISSC er ikke gyldig eller har utløpt.
 - 1.2. Fartøyet har et lavere beredskapsnivå enn havnen.
 - 1.3. Det er ikke blitt utført sikkerhetsøvelser som gjelder fartøyet.
 - 1.4. Dokumentasjonen om de siste ti kontaktene mellom fartøy og havn eller fartøy og fartøy er ufullstendig.
 - 1.5. Det finnes bevis eller observasjoner på at fartøyets nøkkelpersoner ikke kan kommunisere med hverandre.
 - 1.6. Bevis på grunnlag av observasjoner for at det finnes alvorlige mangler i sikkerhetsordningene.

⁽¹⁾ EUT L 323 av 3.12.2008, s. 33.

- 1.7. Opplysninger fra tredjeparter, f.eks. en rapport eller en klage vedrørende sikkerhet.
 - 1.8. Fartøyet er i besittelse av et midlertidig internasjonalt sikkerhets- og antiterrorcertifikat (ISSC), som etterfølger et annet midlertidig sertifikat, og én av grunnene til at fartøyet eller rederiet har anmodet om et slikt sertifikat, er etter inspektørens faglige vurdering at fartøyet slipper å oppfylle alle bestemmelsene i SOLAS 74 kapittel XI-2 og del A i ISPS-regelverket (internasjonalt regelverk for sikkerhet for fartøyer og havneanlegg), etter at det opprinnelige midlertidige sertifikatet er utløpt. Del A i ISPS-regelverket omhandler under hvilke omstendigheter et midlertidig sertifikat kan utstedes.
 2. Dersom ovennevnte åpenbare grunnlag foreligger, skal inspektøren umiddelbart underrette vedkommende sikkerhetsmyndighet (med mindre inspektøren også er en behørig bemyndiget, sikkerhetsoffiser). Vedkommende sikkerhetsmyndighet skal deretter beslutte hvilke ytterligere kontrolltiltak som skal treffes med hensyn til beredskapsnivået i samsvar med regel 9 i kapittel XI i SOLAS 74.
 3. Åpenbart grunnlag utover det ovennevnte skal håndteres av den behørig bemyndigede sikkerhetsoffiseren.
-

*VEDLEGG VI***FRAMGANGSMÅTER FOR KONTROLL AV FARTØYER****(som nevnt i artikkel 15 nr. 1)**

Vedlegg I til Paris-memorandumet, «Framgangsmåter for havnestatskontroll», og følgende instruksjoner fra Paris-memorandumet i ajourført utgave:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships,
 - Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts,
 - Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions,
 - Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended,
 - Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest,
 - Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects,
 - Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR),
 - Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I,
 - Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers,
 - Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code,
 - Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS,
 - Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist,
 - Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test),
 - Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers,
 - Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers,
 - Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O),
 - Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78.
-

*VEDLEGG VII***UTVIDET INSPEKSJON AV FARTØYER****(som nevnt i artikkel 14)**

En utvidet inspeksjon gjelder særlig den generelle tilstanden på følgende risikoområder:

- dokumentasjon,
- konstruksjonens tilstand,
- værtetthet,
- nødsystemer,
- radiokommunikasjon,
- lasting og lossing,
- brannsikkerhet,
- alarmer,
- leve- og arbeidsvilkår,
- navigasjonsutstyr,
- redningsutstyr,
- farlig last,
- framdrifts- og hjelpemaskineri,
- hindring av forurensning.

Forutsatt at det er praktisk gjennomførbart, og med forbehold for begrensninger med hensyn til sikkerheten til personer, fartøyet og havnen skal en utvidet inspeksjon dessuten omfatte kontroll av særskilte deler av risikoområdene avhengig av den inspiserte fartøytypen, i samsvar med artikkel 14 nr. 3.

VEDLEGG VIII

**BESTEMMELSER VEDRØRENDE ANLØPSFORBUD TIL HAVNER OG ANKERPLASSER I
FELLESSKAPET****(som nevnt i artikkel 16)**

1. Dersom vilkårene beskrevet i artikkel 16 nr. 1 er oppfylt, skal vedkommende myndighet i den havnen der tredje tilbakeholding av fartøyet finner sted, skriftlig underrette skipsføreren om at det vil bli utstedt et anløpsforbud som vil tre i kraft umiddelbart etter at fartøyet har forlatt havnen. Anløpsforbudet trer i kraft når fartøyet har forlatt havnen etter at de manglene som førte til tilbakeholdingen, er blitt utbedret.
2. Vedkommende myndighet skal sende en kopi av anløpsforbudet til flaggstatens myndighet, den aktuelle godkjente organisasjonen, de andre medlemsstatene og de andre statene som har undertegnet Paris-memorandumet, Kommisjonen og sekretariatet for Paris-memorandumet. Vedkommende myndighet skal også ajourføre inspeksjonsdatabasen med opplysninger om anløpsforbudet.
3. For å få anløpsforbudet opphevet skal rederen eller operatøren rette en formell anmodning til vedkommende myndighet i den medlemsstaten som utstedte anløpsforbudet. Denne anmodningen skal ledsages av et dokument fra flaggstatens myndighet som utstedes etter at en behørig bemyndiget inspektør som er godkjent av flaggstatens myndighet, har avlagt et besøk om bord på fartøyet og konstatert at fartøyet fullt ut oppfyller de gjeldende bestemmelsene i konvensjonene. Flaggstatens myndighet skal dokumentere overfor vedkommende myndighet at besøket om bord har funnet sted.
4. Anmodningen om å oppheve anløpsforbudet skal også eventuelt ledsages av et dokument fra det klassifikasjonsselskapet der fartøyet er klassifisert, som er utarbeidet etter at en inspektør fra klassifikasjonsselskapet har avlagt et besøk om bord, som bekrefter at fartøyet overholder de klassestandardene som er spesifisert av selskapet. Klassifikasjonsselskapet skal dokumentere overfor vedkommende myndighet at besøket om bord har funnet sted.
5. Anløpsforbudet kan oppheves bare etter at det tidsrommet som er nevnt i artikkel 16 i dette direktiv, er utløpt, og etter at fartøyet har gjennomgått en ny inspeksjon i en godkjent havn.

Dersom den godkjente havnen ligger i en medlemsstat, kan vedkommende myndighet i denne staten på anmodning fra vedkommende myndighet som utstedte anløpsforbudet, gi fartøyet tillatelse til å anløpe den godkjente havnen slik at den nye inspeksjonen kan utføres. I slike tilfeller skal det ikke finne sted noe lasting eller lossing i havnen før anløpsforbudet er opphevet.
6. Dersom tilbakeholdingen som førte til at det ble utstedt et anløpsforbud, også gjaldt mangler i fartøyet konstruksjon, kan vedkommende myndighet som utstedte anløpsforbudet, kreve at noen områder, herunder lasterom og tanker, gjøres tilgjengelige for undersøkelse under den nye inspeksjonen.
7. Den nye inspeksjonen skal utføres av vedkommende myndighet i den medlemsstaten der anløpsforbudet ble utstedt, eller av vedkommende myndighet i bestemmelseshavnen med godkjenning fra vedkommende myndighet i den medlemsstaten som utstedte anløpsforbudet. Vedkommende myndighet kan kreve at en ny inspeksjon varsles inntil 14 dager på forhånd. Det skal dokumenteres overfor denne medlemsstaten at fartøyet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i konvensjonene.
8. Den nye inspeksjonen er en utvidet inspeksjon som skal omfatte minst de relevante punktene i vedlegg VII.
9. Alle utgifter i forbindelse med den utvidede inspeksjonen skal bæres av rederen eller operatøren.
10. Dersom resultatet av den utvidede inspeksjonen tilfredsstiller medlemsstaten i samsvar med vedlegg VII, skal anløpsforbudet oppheves og fartøyet rederi underrettes skriftlig om dette.
11. Vedkommende myndighet skal også skriftlig meddele sin beslutning til flaggstatens myndighet, det aktuelle klassifikasjonsselskapet, de andre medlemsstatene, de andre statene som har undertegnet Paris-memorandumet, Kommisjonen og sekretariatet for Paris-memorandumet. Vedkommende myndighet skal også umiddelbart ajourføre inspeksjonsdatabasen med opplysninger om oppheving av anløpsforbudet.
12. Opplysninger om fartøyer som er blitt nektet anløp i havner i Fellesskapet, skal gjøres tilgjengelige i inspeksjonsdatabasen og offentliggjøres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 26 og vedlegg XIII.

VEDLEGG IX

INSPEKSJONSRAPPORT**(som nevnt i artikkel 17)**

Inspeksjonsrapporten skal inneholde minst følgende punkter:

I. Alminnelige opplysninger

1. Vedkommende myndighet som har utarbeidet rapporten
2. Dato og sted for inspeksjon
3. Det inspiserte fartøyets navn
4. Flag
5. Fartøytype (som angitt i sikkerhetsstyringssertifikatet)
6. IMO-identifikasjonsnummer
7. Kjenningssignal
8. Tonnasje (brt)
9. Dødvekttonnasje (når det er relevant)
10. Byggeår, bestemt på grunnlag av datoen angitt på fartøyets sikkerhetssertifikater
11. Klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene samt enhver annen organisasjon, dersom det er relevant, som har utstedt eventuelle klassesertifikater til fartøyet
12. Den eller de anerkjente organisasjonene og/eller eventuelle andre parter som har utstedt sertifikater til fartøyet i samsvar med de gjeldende konvensjonene på vegne av flaggstaten
13. Navn og adresse til fartøyets reder eller operatør
14. For fartøyer som fører flytende eller fast last i bulk, navn og adresse til befrakteren som er ansvarlig for utvelging av fartøyet og befraktningstype
15. Sluttdato for utarbeiding av inspeksjonsrapporten
16. Angivelse av at detaljerte opplysninger om en inspeksjon eller en tilbakeholding kan offentliggjøres

II. Opplysninger vedrørende inspeksjon

1. Sertifikater utstedt i henhold til de relevante konvensjonene, myndighet eller organisasjon som har utstedt det eller de aktuelle sertifikatene, med angivelse av utstedelses- og utløpsdato
2. Deler eller elementer av fartøyet som er inspisert (ved mer detaljert eller utvidet inspeksjon)
3. Navn og dato for siste årlige besiktelse, mellombesiktelse eller fornyelsesbesiktelse og navnet på den organisasjonen som har utført besiktelsen
4. Inspeksjonstype (inspeksjon, mer detaljert inspeksjon, utvidet inspeksjon)
5. Manglenes art
6. Tiltak som er truffet

III. Tilleggsopplysninger ved tilbakeholding

1. Dato for pålegg om tilbakeholding
 2. Dato for oppheving av tilbakeholding
 3. Arten av de manglene som lå til grunn for pålegg om tilbakeholding (eventuelt med henvisninger til konvensjoner)
 4. Eventuelt angivelse av hvorvidt den anerkjente organisasjonen eller et eventuelt annet privat organ som utførte besiktelsen, har et ansvar i forbindelse med de manglene som helt eller delvis førte til tilbakeholding
 5. Tiltak som er truffet
-

VEDLEGG X

KRITERIER FOR TILBAKEHOLDING AV ET FARTØY**(som nevnt i artikkel 19 nr. 3)**

INNLEDNING

Før det bestemmes om mangler funnet under en inspeksjon rettferdiggjør at det aktuelle fartøyet blir holdt tilbake, skal inspektøren anvende kriteriene nevnt i nr. 1 og 2.

Nummer 3 omfatter eksempler på mangler som i seg selv kan gi grunnlag for tilbakeholding av det aktuelle fartøyet (se artikkel 19 nr. 3).

Dersom grunnlaget for tilbakeholding er skader som følge av en ulykke som fartøyet har vært utsatt for på vei til en havn, skal det ikke utstedes noe pålegg om tilbakeholding, forutsatt at

- a) det er tatt behørig hensyn til kravene i regel I/11(c) i SOLAS 74 vedrørende underretningen til flaggstatens myndighet, den utpekte inspektøren eller den godkjente organisasjonen som er ansvarlig for utstedelsen av det aktuelle sertifikatet,
- b) skipsføreren eller rederen, før fartøyet anløper havnen, har framlagt opplysninger til havnestatskontrollmyndigheten om omstendighetene rundt ulykken og de skadene som er oppstått, samt opplysninger om den påkrevde meldingen til flaggstatens myndighet,
- c) egnede utbedringstiltak er til myndighetens tilfredshet truffet fra fartøyets side for å utbedre skaden, og
- d) myndigheten, etter at den er blitt underrettet om at utbedringstiltakene er gjennomført, har forsikret seg om at de manglene som klart utgjorde en fare for helse, miljø og sikkerhet, er blitt utbedret.

1. Hovedkriterier

Inspektøren skal anvende følgende kriterier i sin faglige vurdering for å avgjøre om et fartøy bør holdes tilbake eller ikke:

Varighet:

Fartøyer som ikke er sikre nok til å seile fra havn, skal holdes tilbake etter første inspeksjon, uansett hvor lang tid fartøyet vil måtte ligge i havn.

Kriterium:

Fartøyet holdes tilbake dersom dets mangler er så alvorlige at en inspektør må vende tilbake til fartøyet for å konstatere at de er blitt utbedret før fartøyet seiler fra havn.

Nødvendigheten av at en inspektør vender tilbake til fartøyet, er et mål på hvor alvorlige manglene er. Dette gjør imidlertid ikke et nytt besøk obligatorisk i alle tilfeller. Det innebærer at myndigheten på en eller annen måte, fortrinnsvis ved et nytt besøk, må kontrollere at manglene er blitt utbedret før fartøyet seiler fra havn.

2. Anvendelse av hovedkriteriene

Når inspektøren avgjør om manglene funnet på et fartøy er så alvorlige at fartøyet må holdes tilbake, skal vedkommende vurdere om

1. fartøyet har relevante og gyldige dokumenter,
2. fartøyet har den besetningen som kreves i dokumentet om fartøyets sikkerhetsbemanning.

Under inspeksjonen skal inspektøren videre vurdere om fartøyet og/eller besetningen er i stand til følgende:

3. sikker seiling under hele den forestående reisen,
4. sikker håndtering, transport og overvåking av lastens tilstand under hele den forestående reisen,

5. sikker drift av maskinrommet under hele den forestående reisen,
6. opprettholdelse av korrekt framdrift og styreevne under hele den forestående reisen,
7. effektiv brannslukking i alle deler av fartøyet dersom det skulle være nødvendig under hele den forestående reisen,
8. hurtig og sikker evakuering av fartøyet og om nødvendig gjennomføring av redningsaksjoner under hele den forestående reisen,
9. hindring av forurensning av miljøet under hele den forestående reisen,
10. sikring av tilstrekkelig stabilitet under hele den forestående reisen,
11. sikring av tilstrekkelig vanntetthet under hele den forestående reisen,
12. kommunikasjon i eventuelle nødssituasjoner under hele den forestående reisen,
13. ivaretagelse av sikre og sunne forhold om bord under hele den forestående reisen,
14. framlegging av så mange opplysninger som mulig i tilfelle en ulykke.

Dersom resultatet av en av disse vurderingene er negativt, idet det tas hensyn til alle mangler som er funnet, må det sterkt vurderes å holde fartøyet tilbake. En kombinasjon av mindre alvorlige mangler kan også gi grunnlag for å holde fartøyet tilbake.

3. Som hjelp for inspektøren i bruken av disse retningslinjene følger nedenfor en liste over mangler, gruppert under de relevante konvensjonene og/eller regelverkene, som anses å være av en så alvorlig karakter at de kan gi grunnlag for tilbakeholding av det aktuelle fartøyet. Listen er ikke ment å være uttømmende.

3.1. *Alminnelige opplysninger*

Manglende gyldige sertifikater og dokumenter som kreves i de relevante instrumentene. Fartøyer som seiler under flagget til stater som ikke er part i en relevant konvensjon, eller som ikke har gjennomført et annet relevant instrument, har imidlertid ikke rett til å være i besittelse av sertifikater som er fastsatt ved konvensjonen eller annet relevant instrument. Dersom de påkrevde sertifikatene ikke foreligger, bør derfor ikke det i seg selv utgjøre en grunn for å holde tilbake disse fartøyene; ved anvendelse av klausulen om «ikke lenger gunstig behandling» kreves det imidlertid vesentlig overholdelse av bestemmelsene før fartøyet seiler.

3.2. *Områder som er relevante for SOLAS 74*

1. Funksjonsfeil i framdriftsmaskineriet og annet viktig maskineri samt i elektriske anlegg.
2. Utilstrekkelig rengjøring av maskinrom, for store mengder oljeblandet vann i rennesteiner, rørens isolasjon, herunder eksosrør i maskinrommet forurenset av olje, funksjonsfeil ved lensepumpelanlegg.
3. Funksjonsfeil i nødgeneratorer, belysning, batterier og brytere.
4. Funksjonsfeil i hoved- og hjelpestyremaskinen.
5. Fravær av, utilstrekkelig kapasitet i eller alvorlig forringelse av personlig redningsutstyr, redningsfarkoster og utsettingsanordninger.
6. Fravær av, ikke-forskriftsmessig tilstand for eller vesentlig forringelse av branndeteksjonsanlegg, brannalarmer, brannslukkingsutstyr, faste brannslukkingsanlegg, ventilasjonsventiler, brannspjeld eller hurtiglukkingsanordninger i et slik omfang at de ikke tjener sitt formål.
7. Fravær av, vesentlig forringelse av eller driftsfeil på brannslukkingsutstyr på oljetankskips lastedekk.
8. Fravær av, ikke-forskriftsmessig tilstand for eller alvorlig forringelse av navigasjonslys, signalfigurer eller lydsignalutstyr.
9. Fravær av eller funksjonsfeil i radioutstyr for nød- og sikkerhetskommunikasjon.

10. Fravær av eller funksjonsfeil i navigasjonsutstyr, idet det tas hensyn til bestemmelsene i regel V/16.2 i SOLAS 74.
 11. Manglende ajourførte sjøkart og/eller andre relevante nautiske publikasjoner som er nødvendige for den forestående reisen, idet det tas hensyn til at et typegodkjent elektronisk visnings- og informasjonssystem for sjøkartkart (ECDIS) som bygger på offisielle data, kan brukes som erstatning for kartene.
 12. Manglende gnistfri eksosventilasjon for lastepumperom.
 13. Alvorlige mangler i driftskravene, som beskrevet i avsnitt 5.5 i vedlegg 1 til Paris-memorandumet.
 14. Antall besetningsmedlemmer, besetningens sammensetning eller sertifikater er ikke i samsvar med dokumentet om fartøyets sikkerhetsbemanning.
 15. Manglende utførelse av det utvidede inspeksjonsprogrammet fastsatt i regel 2 i kapittel XI i SOLAS 74.
- 3.3. *Områder som er relevante for IBC-regelverket*
1. Transport av et stoff som ikke er nevnt i egnethetssertifikatet, eller manglende opplysninger om lasten.
 2. Manglende eller ødelagte høytrykkssikkerhetsinnretninger.
 3. Elektriske anlegg som ikke er egensikre, eller som ikke er i samsvar med kravene i regelverket.
 4. Tennkilder i farlige soner.
 5. Manglende overholdelse av særskilte krav.
 6. Overskridelse av høyeste tillatte lastmengde per tank.
 7. Utilstrekkelig varmebeskyttelse for sensitive produkter.
- 3.4. *Områder som er relevante for IGC-regelverket*
1. Transport av et stoff som ikke er nevnt i egnethetssertifikatet, eller manglende opplysninger om lasten.
 2. Manglende lukkeanordninger for oppholds- eller arbeidsrom.
 3. Ikke-gasstette skott.
 4. Defekte luftsluser.
 5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler.
 6. Manglende eller defekte sikkerhetsventiler.
 7. Elektriske anlegg som ikke er egensikre, eller som ikke er i samsvar med kravene i regelverket.
 8. Vifter i lasteområdet ute av drift.
 9. Trykkalarmer for lastetanker ute av drift.
 10. Defekt gassdeteksjonsanlegg og/eller deteksjonsanlegg for giftige gasser.
 11. Transport av stoffer som skal tilsettes en inhibitor, uten at det foreligger et gyldig inhibitorsertifikat.
- 3.5. *Områder som er relevante for LL 66*
1. Betydelige områder med skade eller korrosjon eller huller i platekledning og tilhørende forsterkning i dekk og skrog som påvirker sjødyktigheten eller fartøyets styrke til å motstå lokal belastning, med mindre det er utført tilstrekkelige midlertidige reparasjoner til at fartøyet kan gå til en havn for endelig reparasjon.

2. Konstatert utilstrekkelig stabilitet.
 3. Fravær av tilstrekkelige eller pålitelige opplysninger i godkjent form som ved raske og enkle midler gjør skipsføreren i stand til å organisere fartøyets last og ballast på en slik måte at det til enhver tid og under alle forhold under reisen, opprettholdes en sikker stabilitetsmargin og unngås at fartøyets konstruksjon utsettes for uakseptable belastninger.
 4. Fravær av, vesentlig forringelse av eller defekte lukkeanordninger, lukestengningssystemer og vanntette dører.
 5. Overbelastning.
 6. Manglende dypgangsmarker eller uleselige dypgangsmarker.
- 3.6. *Områder som er relevante for vedlegg I til MARPOL 73/78*
1. Fravær av, alvorlig forringelse av eller funksjonsfeil ved oljefiltreringsutstyr, overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp eller 15 ppm-alarminnretninger.
 2. Gjenværende kapasitet i slopp- og/eller slamtank utilstrekkelig for den planlagte reisen.
 3. Oljedagbok ikke tilgjengelig.
 4. Installasjon av ulovlige omløpsventiler for lensing.
 5. Besiktelsesrapport mangler eller er ikke i samsvar med regel 13 G (3) (b) i MARPOL 73/78.
- 3.7. *Områder som er relevante for vedlegg II til MARPOL 73/78*
1. Manglende P&A-håndbok.
 2. Lasten er ikke kategorisert.
 3. Ingen lastedagbok tilgjengelig.
 4. Transport av oljelignende stoffer uten at kravene er oppfylt, eller uten et tilsvarende endret sertifikat.
 5. Installasjon av ulovlige omløpsventiler for lensing.
- 3.8. *Områder som er relevante for vedlegg V til MARPOL 73/78*
1. Manglende plan for håndtering av avfall.
 2. Ingen avfallsdagbok tilgjengelig.
 3. Fartøyets mannskap kjenner ikke kravene til disponering/utslipp i planen for avfallshåndtering.
- 3.9. *Områder som er relevante for STCW 78/95 og direktiv 2008/106/EF*
1. Sjøfolk innehar ikke et sertifikat, har ikke et egnet sertifikat, har ikke noen gyldig dispensasjon eller kan ikke dokumentere at det er inngitt søknad til flaggstatens myndighet om en påtegning.
 2. Det finnes bevis for at et sertifikat er oppnådd gjennom svindel, eller innehaveren av sertifikatet er ikke den personen som sertifikatet opprinnelig ble utstedt til.
 3. De kravene som flaggstatens myndighet stiller til sikkerhetsbemanning, er ikke oppfylt.
 4. Bestemmelsene om brovakt eller maskinvakt oppfyller ikke de kravene som flaggstatens myndighet stiller til fartøyet.

5. Besetningen på vakt omfatter ikke en person som er kvalifisert til å bruke utstyr som er av vesentlig betydning for sikker navigering, radiokommunikasjon for sikkerhetsformål eller hindring av havforurensning.
6. Den faglige dyktigheten til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt sjøfolk med hensyn til fartøyets sikkerhet og hindring av forurensning, kan ikke dokumenteres.
7. Det er ikke mulig å finne personer som er tilstrekkelig uthvilte og ellers skikket til å tjenestegjøre, til å påta seg den første vekten ved begynnelsen av en reise samt de påfølgende vaktene.

3.10. *Områder som er relevante for ILO-konvensjonen*

1. Utilstrekkelig mengde mat for reisen til neste havn.
2. Utilstrekkelig mengde drikkevann for reisen til neste havn.
3. Svært uhygieniske forhold om bord.
4. Ingen oppvarming i oppholdsrommet på et fartøy som seiler i områder der temperaturene kan være svært lave.
5. Utilstrekkelig ventilasjon i fartøyets oppholdsrom.
6. Uforholdsmessig store mengder søppel, blokkering på grunn av utstyr eller last eller på annen måte uforsvarlige forhold i korridorer/oppholdsrom.
7. Tydelige tegn på at vakthavende personell eller annet tjenestegjørende personell som skal ha første vakt eller senere avløse vekten, ikke er tilstrekkelig uthvilte.

3.11. *Områder som ikke kan rettferdiggjøre tilbakeholding, men der f.eks. lasteoperasjoner må innstilles*

Funksjonsfeil ved (eller mangelfullt vedlikehold av) nøytralgassanlegg, lasterelatert utstyr eller maskineri anses som tilstrekkelige grunner for å stanse lasteoperasjoner.

VEDLEGG XI

MINSTEKRITERIER FOR INSPEKTØRER**(som nevnt i artikkel 22 nr. 1 og 5)**

1. Inspektører skal ha passende teoretisk kunnskap og praktisk erfaring med fartøyer og hvordan de håndteres. De skal kunne håndheve kravene i konvensjonene og de relevante framgangsmåtene for havnestatskontroll. Denne kunnskapen og kompetansen i å håndheve internasjonale krav og fellesskapskrav skal oppnås gjennom dokumenterte opplæringsprogrammer.
 2. Inspektørene skal minst ha enten
 - a) relevante kvalifikasjoner fra sjøfarts- eller navigasjonsskole og relevant erfaring til sjøs som sertifisert skipsoffiser som er eller har vært innehaver av et gyldig sertifikat i henhold til STCW II/2 eller III/2, som ikke er begrenset med hensyn til arbeidsområde, framdriftskraft eller tonnasje, eller
 - b) bestått en eksamen som er godkjent av vedkommende myndighet, som skipsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med sjøfart som spesialfelt og ha arbeidet med dette i minst fem år, eller
 - c) en relevant universitetseksamen eller en tilsvarende utdanning og egnet opplæring og kompetanse som skipsinspektør.
 3. Inspektøren skal ha
 - arbeidet minst ett år som flaggstatsinspektør og enten ha utført besiktelser og sertifisering i samsvar med konvensjonene eller deltatt i overvåkingen av aktiviteter utført av anerkjente organisasjoner som er tildelt lovfestede oppgaver, eller
 - skaffet seg et tilsvarende kompetansenivå gjennom minst ett års praktisk opplæring og deltaking i inspeksjoner ved havnestatskontroll under veiledning av personer med erfaring fra havnestatskontroll.
 4. Inspektørene nevnt i nr. 2 bokstav a) skal ha minst fem års erfaring til sjøs, herunder ha tjenestegjort til sjøs som offiserer i dekk- eller maskinavdelingen eller som flaggstatsinspektør eller ha bistått inspektøren som utfører havnestatskontroll. Slik erfaring skal omfatte et tidsrom på minst to år til sjøs som dekk- eller maskinoffiser.
 5. Inspektøren skal kunne kommunisere muntlig og skriftlig med sjøfolk på det språket som vanligvis snakkes til sjøs.
 6. Også inspektører som ikke oppfyller kriteriene nevnt ovenfor, godtas dersom de er ansatt av en medlemsstats vedkommende myndighet for havnestatskontroll på det tidspunktet dette direktiv blir vedtatt.
 7. Dersom inspeksjonene nevnt i artikkel 15 nr. 1 og 2, i en medlemsstat utføres av inspektører for havnestatskontroll, skal disse inspektørene ha relevante kvalifikasjoner, som skal omfatte tilstrekkelig teoretisk og praktisk erfaring innen sjøfartssikkerhet. Dette skal normalt omfatte
 - a) god forståelse av sjøfartssikkerhet og hvordan den får anvendelse på slik virksomhet som skal undersøkes,
 - b) god praktisk kunnskap om sikkerhetsmetoder og -teknikker,
 - c) kjennskap til inspeksjonsprinsipper, -prosedyrer og -teknikker,
 - d) praktisk kjennskap til slik virksomhet som skal undersøkes.
-

*VEDLEGG XII***INSPEKSJONSDATABASENS FUNKSJONER****(som nevnt i artikkel 24 nr. 1)**

1. Inspeksjonsdatabasen skal minst ha følgende funksjoner:
 - inneholde inspeksjonsdata fra medlemsstater og alle som har undertegnet Paris-memorandumet,
 - gi opplysninger om fartøyets risikoprofil og om fartøyer som skal inspiseres,
 - beregne hver medlemsstats inspeksjonsforpliktelse,
 - framlegge den hvite listen samt den grå listen og svartelisten over flaggstater nevnt i artikkel 16 nr. 1,
 - framlegge data om rederienes prestasjonsnivå,
 - angi hvilke deler av risikoområdene som skal kontrolleres ved hver inspeksjon.
 2. Inspeksjonsdatabasen skal kunne tilpasses framtidig utvikling og samkjøres med andre fellesskapsdatabaser om sjøsikkerhet, herunder SafeSeaNet, som skal levere data om fartøyers faktiske anløp i medlemsstatenes havner og eventuelt med relevante nasjonale informasjonssystemer.
 3. En direkte hyperlenke skal innføres mellom inspeksjonsdatabasen og informasjonssystemet Equasis. Medlemsstatene skal oppmuntre inspektørene til å bruke de offentlige og private databasene som gjelder inspeksjon av fartøyer, og som er tilgjengelige gjennom Equasis.
-

*VEDLEGG XIII***OFFENTLIGGJØRING AV OPPLYSNINGER OM INSPEKSJONER, TILBAKEHOLDINGER OG ANLØPSFORBUD I HAVNER OG PÅ ANKERPLASSER I MEDLEMSSTATER****(som nevnt i artikkel 26)**

1. Opplysninger som offentliggjøres i samsvar med artikkel 26, skal omfatte følgende:
 - a) fartøyets navn,
 - b) IMO-identifikasjonsnummer,
 - c) fartøytype,
 - d) tonnasje (brt),
 - e) byggeår, fastslått på grunnlag av datoen angitt på fartøyets sikkerhetsattest,
 - f) navn på og adresse til fartøyets rederi,
 - g) for fartøyer som fører flytende eller fast last i bulk, navn på og adresse til befrakteren som er ansvarlig for utvelging av fartøyet og befraktningstype,
 - h) flaggstat,
 - i) klasesertifikater og påbudte sertifikater utstedt i samsvar med relevante konvensjoner, og den myndigheten eller organisasjonen som har utstedt hvert av de aktuelle sertifikatene, herunder deres utstedelsesdato og utløpsdato,
 - j) havn og dato for siste mellombesiktelse eller årlige besiktelse for de sertifikatene som er nevnt i bokstav i) ovenfor, og navnet på den myndigheten eller organisasjonen som utførte besiktelsen,
 - k) dato, stat og tilbakeholdingshavn.
 2. For fartøyer som er blitt holdt tilbake, skal de opplysningene som offentliggjøres i samsvar med artikkel 26, også omfatte:
 - a) antall tilbakeholdinger i løpet av de siste 36 månedene,
 - b) hvilken dato tilbakeholdingen ble opphevet,
 - c) tilbakeholdingsens varighet, i dager,
 - d) årsakene til tilbakeholdning uttrykt på en klar og tydelig måte,
 - e) eventuelt opplysning om hvorvidt den anerkjente organisasjonen som utførte besiktelsen, hadde ansvar i forbindelse med de manglene som helt eller delvis førte til tilbakeholdning,
 - f) beskrivelse av de tiltakene som er truffet for et fartøy som har fått tillatelse til å fortsette til nærmeste egnede reparasjonsverft,
 - g) dersom fartøyet har fått anløpsforbud til en havn eller ankerplass i Fellesskapet, angis årsakene til dette på en klar og tydelig måte.
-

VEDLEGG XIV

**OPPLYSNINGER SOM FRAMLEGGES I FORBINDELSE MED OVERVÅKING AV
GJENNOMFØRINGEN**

(som nevnt i artikkel 29)

1. Medlemsstatene skal senest 1. april hvert år framlegge for Kommisjonen følgende opplysninger om det foregående året:

1.1. Antall inspektører som arbeider med havnestatskontroll på deres vegne

Disse opplysningene skal sendes til Kommisjonen ved hjelp av tabellen nedenfor⁽¹⁾(²).

Havn/område	Antall heltidsansatte inspektører (A)	Antall deltidsansatte inspektører (B)	Omregning av (B) til fulltid (C)	I alt (A+C)
Havn X eller område X ...				
Havn Y eller område Y ...				
I ALT				

1.2. Samlet antall enkeltfartøyer som anløp deres havner på nasjonalt plan. Tallene skal utgjøre antall fartøyer som er omfattet av dette direktiv, og som anløp deres havner på nasjonalt plan, og hvert fartøy skal telles bare én gang.

2. Medlemsstatene skal

a) hver sjette måned gi Kommisjonen en liste over anløpshavner for enkeltfartøyer som har anløpt deres havner eller meldt sin ankomst til en ankerplass, til en havnemyndighet eller et havneorgan, bortsett fra rutetrafikk med ferge for passasjerer og last, med angivelse av IMO-identifikasjonsnummer, anløpsdag og havn for hver bevegelse som fartøyet gjør. Listen skal framlegges som et regneark, slik at ovennevnte opplysninger kan hentes fram og behandles automatisk. Listen skal framlegges innen fire måneder fra utløpet av det tidsrommet som opplysningene gjelder for,

og

b) gi Kommisjonen separate lister over rutetrafikk med ferje for passasjerer og last nevnt i bokstav a), senest seks måneder etter gjennomføringen av dette direktiv, og deretter hver gang det oppstår endringer i denne trafikken. Listen skal for hvert fartøy inneholde IMO-identifikasjonsnummer, navn og rute som dekkes av fartøyet. Listen skal framlegges som et regneark, slik at ovennevnte opplysninger kan hentes fram og behandles automatisk.

⁽¹⁾ Dersom inspeksjonene som er utført i forbindelse med havnestatskontroll, utgjør bare en del av inspektørens arbeid, skal det samlede antallet inspektører omregnes til et antall som tilsvarer heltidsansatte inspektører. Dersom den samme inspektøren arbeider i mer enn én havn eller ett geografisk område, skal den relevante deltidsekvivalenten telles for hver havn.

⁽²⁾ Disse opplysningene skal angis på nasjonalt plan og for hver havn i den berorte medlemsstaten. I dette vedlegg menes med en havn en enkelt havn eller det geografiske området som dekkes av en inspektør eller en gruppe av inspektører, og som eventuelt omfatter flere enkelthavner.

VEDLEGG XV

DEL A

**Opphevet direktiv med endringer
(som nevnt i artikkel 37)**

Rådsdirektiv 95/21/EF
(EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1)

Rådsdirektiv 98/25/EF
(EFT L 133 av 7.5.1998, s. 19)

Kommisjonsdirektiv 98/42/EF
(EFT L 184 av 27.6.1998, s. 40)

Kommisjonsdirektiv 1999/97/EF
(EFT L 331 av 23.12.1999, s. 67)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF
(EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/84/EF bare artikkel 4
(EFT L 324 av 29.11.2002, s. 53)

DEL B

**Liste over tidsfrister for innarbeiding i nasjonal lovgivning
(som nevnt i artikkel 37)**

Direktiv	Tidsfrist for innarbeiding
Direktiv 95/21/EF	30. juni 1996
Direktiv 98/25/EF	30. juni 1998
Direktiv 98/42/EF	30. september 1998
Direktiv 1999/97/EF	13. desember 2000
Direktiv 2001/106/EF	22. juli 2003
Direktiv 2002/84/EF	23. november 2003

VEDLEGG XVI

Sammenligningstabell
(som nevnt i artikkel 37)

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
Artikkel 1 innledende tekst	Artikkel 1 innledende tekst
Artikkel 1 første strekpunkt	Artikkel 1 bokstav a)
Artikkel 1 annet strekpunkt	Artikkel 1 bokstav b)
–	Artikkel 1 bokstav c)
Artikkel 2 innledende tekst	Artikkel 2 innledende tekst
Artikkel 2 nr. 1 innledende tekst	Artikkel 2 nr. 1 innledende tekst
Artikkel 2 nr. 1 første strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav a)
Artikkel 2 nr. 1 annet strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav b)
Artikkel 2 nr. 1 tredje strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav c)
Artikkel 2 nr. 1 fjerde strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav d)
Artikkel 2 nr. 1 femte strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav e)
Artikkel 2 nr. 1 sjette strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav f)
Artikkel 2 nr. 1 sjuende strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav g)
Artikkel 2 nr. 1 åttende strekpunkt	Artikkel 2 nr. 1 bokstav h)
Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2
–	Artikkel 2 nr. 3
–	Artikkel 2 nr. 4
Artikkel 2 nr. 3	Artikkel 2 nr. 5
Artikkel 2 nr. 4	–
–	Artikkel 2 nr. 6
–	Artikkel 2 nr. 7
Artikkel 2 nr. 5	Artikkel 2 nr. 8
–	Artikkel 2 nr. 9
–	Artikkel 2 nr. 10
Artikkel 2 nr. 6	Artikkel 2 nr. 11
Artikkel 2 nr. 7	Artikkel 2 nr. 12
Artikkel 2 nr. 8	Artikkel 2 nr. 13
–	Artikkel 2 nr. 14
Artikkel 2 nr. 9	Artikkel 2 nr. 15
–	Artikkel 2 nr. 16
Artikkel 2 nr. 10	Artikkel 2 nr. 17
–	Artikkel 2 nr. 18
–	Artikkel 2 nr. 19

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
–	Artikkel 2 nr. 20
–	Artikkel 2 nr. 21
–	Artikkel 2 nr. 22
Artikkel 3 nr. 1 første ledd	Artikkel 3 nr. 1 første ledd
–	Artikkel 3 nr. 1 annet ledd
–	Artikkel 3 nr. 1 tredje ledd
Artikkel 3 nr. 1 annet ledd	Artikkel 3 nr. 1 fjerde ledd
–	Artikkel 3 nr. 1 femte ledd
–	Artikkel 3 nr. 1 sjette ledd
Artikkel 3 nr. 2-4	Artikkel 3 nr. 2-4
–	Artikkel 4 nr. 1
Artikkel 4	Artikkel 4 nr. 2
Artikkel 5	–
–	Artikkel 5
–	Artikkel 6
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
–	Artikkel 9
–	Artikkel 10
–	Artikkel 11
–	Artikkel 12
Artikkel 6 nr. 1 innledende tekst	–
–	Artikkel 13 nr. 1 innledende tekst
Artikkel 6 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 13 nr. 1 bokstav a)
–	Artikkel 13 nr. 1 bokstav b)
Artikkel 6 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 13 nr. 1 bokstav c)
Artikkel 6 nr. 2	–
–	Artikkel 13 nr. 2
Artikkel 6 nr. 3	Artikkel 13 nr. 3
Artikkel 6 nr. 4	–
Artikkel 7	–
Artikkel 7a	–
Artikkel 7b	–
–	Artikkel 14
–	Artikkel 15
–	Artikkel 16
Artikkel 8	Artikkel 17

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
–	Artikkel 18
Artikkel 9 nr. 1 og 2	Artikkel 19 nr. 1 og 2
Artikkel 9 nr. 3 første punktum	Artikkel 19 nr. 3
Artikkel 9 nr. 3 annet til fjerde punktum	Artikkel 19 nr. 4
Artikkel 9 nr. 4-7	Artikkel 19 nr. 5-8
–	Artikkel 19 nr. 9 og 10
Artikkel 9a	–
Artikkel 10 nr. 1-3	Artikkel 20 nr. 1-3
–	Artikkel 20 nr. 4
Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 21 nr. 1
–	Artikkel 21 nr. 2
Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 21 nr. 3 første ledd
Artikkel 11 nr. 3 første ledd	–
Artikkel 11 nr. 3 annet ledd	Artikkel 21 nr. 3 annet ledd
Artikkel 11 nr. 4-6	Artikkel 21 nr. 4-6
Artikkel 12 nr. 1-3	Artikkel 22 nr. 1-3
Artikkel 12 nr. 4	Artikkel 22 nr. 4
–	Artikkel 22 nr. 5-7
Artikkel 13 nr. 1-2	Artikkel 23 nr. 1 og 2
–	Artikkel 23 nr. 3-5
Artikkel 14	–
Artikkel 15	–
–	Artikkel 24
–	Artikkel 25
–	Artikkel 26
–	Artikkel 27
Artikkel 16 nr. 1 og 2	Artikkel 28 nr. 1 og 2
Artikkel 16 nr. 2a	Artikkel 28 nr. 3
Artikkel 16 nr. 3	Artikkel 28 nr. 4
Artikkel 17	Artikkel 29
–	Artikkel 30
Artikkel 18	Artikkel 31
Artikkel 19	Artikkel 32
–	Artikkel 33
Artikkel 19a	Artikkel 34
–	Artikkel 35
Artikkel 20	Artikkel 36

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
–	Artikkel 37
Artikkel 21	Artikkel 38
Artikkel 22	Artikkel 39
Vedlegg I	–
–	Vedlegg I
–	Vedlegg II
–	Vedlegg III
Vedlegg II	Vedlegg IV
Vedlegg III	Vedlegg V
Vedlegg IV	Vedlegg VI
Vedlegg V	Vedlegg VII
Vedlegg VI	Vedlegg X
Vedlegg VII	Vedlegg XI
–	Vedlegg XII
Vedlegg VIII	Vedlegg XIII
Vedlegg IX	Vedlegg IX
Vedlegg X	Vedlegg XIV
Vedlegg XI	Vedlegg VIII
Vedlegg XII	–
–	Vedlegg XV
–	Vedlegg XVI