

TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 98/42/EB**frá 19. júní 1998****um breytingu á tilskipun ráðsins 95/21/EB um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarrikisefirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna(*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA
HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarrikisefirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna (1), eins og henni var breytt með tilskipun 98/25/EB (2), einkum 19. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Nauðsynlegt er að taka tillit til breytinga á samningum, bókunum, reglum og ályktunum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), sem hafa gengið í gildi, og til þróunar sem orðið hefur og umfjöllunar á grundvelli Parísarsamkomulagsins um hafnarrikisefirlit (Paris MOU).

Frá því að tilskipun 95/21/EB var samþykkt hefur verið gripið til frekari aðgerða til að þróa betra markkerfi. Fella ber markkerfið, sem byggist á tilteknum þáttum, og var þróað innan ramma Parísarsamkomulagsins, inn í þá tilskipun.

Breyta ber skránni yfir skirteini og skjöl, sem um getur í II. viðauka tilskipunar 95/21/EB, til að taka tillit til breytinga sem hafa orðið á alþjóðlegri löggjöf.

Breyta ber skránni yfir „gildar ástæður“ fyrir nákvæmri skoðun, sem er tilgreind í III. viðauka við áðurnefnda tilskipun, á grundvelli ítarlegri skrár sem er tilgreind í IMO-ályktun A.787(19).

Samkvæmt IV. viðauka við áðurnefnda tilskipun ber skoðunarmanni að hlíta málsmeðferð og viðmiðunarreglum um eftirlit með skipum sem er lýst í IMO-ályktunum A.466(XII), með áorðnum breytingum, A.542(13), MEPC.26(23) og A.742(18). Breyta ber tédum IV. viðauka til að taka tillit til

afturköllunar þessara ályktana með IMO-ályktun A.787(19). Málsmeðferð sem er lýst í ályktun A.787(19) hefur verið felld inn í I. viðauka, „Hafnarrikisefirlit“ við Parísarsamkomulagið.

Þegar dæma á um hvort skip skuli kyrrsett eða ekki skal skoðunarmaður hafa til hliðsjónar viðmiðunarreglurnar sem eru settar fram í VI. viðauka umræddrar tilskipunar. Samt sem áður er ekki rétt að kyrrsetja skip vegna tjóns sem orðið hefur sökum óhapps eða slyss, svo framarlega sem tiltekin skilyrði eru uppfyllt.

Enn fremur ber að breyta tédum VI. viðauka á grundvelli ákvæða IMO-ályktunar A.787(19), einkum með tilliti til svæða sem heyra undir alþjóðasamninginn um þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978.

Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem var skipuð samkvæmt 12. gr. tilskipunar ráðsins 93/75/EBE (3), eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 97/34/EB (4).

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

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

1. Í stað 2. mgr. 5. gr. komi eftirfarandi:

„2. Við val á skipum til skoðunar skal lögbært yfirvald veita þeim skipum, sem um getur í I. hluta I. viðauka, mestan forgang. Við ákvörðun á forgangsröð vegna skoðunar annarra skipa, sem um getur í I. viðauka, skal lögbært yfirvald hafa hliðsjón af þeim heildarmarkþætti sem um getur í II. hluta I. viðauka.“

2. Ákvæðum I., II., III., IV. og VI. viðauka er breytt eins og kveðið er á um í viðaukanum við þessa tilskipun.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 184, 27.6.1998, bls. 40, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 10/1999 frá 29. janúar 1999 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna.

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

(2) Stjtið. EB L 133, 7. 5. 1998, bls. 19.

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

(4) Stjtið. EB L 158, 17. 6. 1997, bls. 40.

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnáslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 30. september 1998. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

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

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

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á sjöunda degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 19. júní 1998.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Neil KINNOCK

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKI

1. Í stað I. viðauka komi eftirfarandi:

„I. VIÐAUKI

VALÁSKIPUM TIL FORGANGSSKOÐUNAR

(sem um getur í 2. mgr. 5. gr.)

I. Ráðandi þættir

Burtséð frá því hvert er gildi markþáttarins ber að líta svo á að eftirfarandi skip hafi forgang við skoðun.

1. Skip sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld hafa lýst vanbúin þannig að siglingaöryggi þeirra sé stefnt í voða (samkvæmt tilskipun ráðsins 93/75/EBE og 13. gr. þessar tilskipunar).
2. Skip sem uppfylla ekki skyldur sem mælt er fyrir um í tilskipun ráðsins 93/75/EBE.
3. Skip sem skýrsla eða tilkynning hefur borist um frá öðru aðildarríki.
4. Skip sem skýrsla eða kvörtun hefur borist um frá skipstjóra, skipverja eða einstaklingi eða stofnun sem á réttmætra hagsmuna að gæta varðandi örugga starfsemi skips, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð eða mengunarvarnir, nema viðkomandi aðildarríki telji slíka skýrslu eða kvörtun ekki á rökum reista; óheimilt er að veita skipstjóra eða eiganda viðkomandi skips vitneskju um nafn þess sem leggur fram skýrslu eða kvörtun.
5. Skip sem:
 - hafa lent í árekstri, tekið niðri eða strandað á leið sinni til hafnar,
 - hafa verið kærð fyrir meint brot á ákvæðum um losun skaðlegra efna eða frárennslisvatns,
 - hefur verið stjórnað með tilviljanakenndum eða ótryggum hætti og ekki hefur verið farið að reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um siglingaleiðir eða venjum og reglum um öruggar siglingar,
 - er stýrt á einhvern annan hátt sem einstaklingum, eignum eða umhverfi stafar hætta af.
6. Skip sem af öryggisástæðum hafa verið strikuð út úr viðkomandi flokki næstu sex mánuði á undan.

II. Heildarmarkþáttur

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

Gildi markþáttar

1. Skip sem koma til hafnar í aðildarríki í fyrsta sinn eða eftir tólf mánaða fjarveru eða lengri. Aðildarríkjunum ber og að taka mið af þeim skoðunum sem aðildarríki að Parísarsamkomulaginu hafa framkvæmt þegar þessum viðmiðunum er beitt. Séu viðeigandi gögn hér að lútandi ekki fyrir hendi ber aðildarríkjunum að styðjast við fánleg gögn SIRENAC-upplýsingakerfisins og skoða þau skip sem hafa ekki verið skráð samkvæmt því kerfi eftir gildistöku þess 1. janúar 1993.

	<i>Gildi markþáttar</i>
2. Skip sem hefur ekki verið skoðað í neinu aðildarríki á næstliðnum sex mánuðum.	+10
3. Skip með lögboðin skírteini um smíði og búnað, útgefin samkvæmt samningunum, og flokkunarskírteini, gefin út af stofnun sem er ekki viðurkennd samkvæmt skilmálum tilskipunar ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda ⁽¹⁾ .	+ 5
4. Skip sem sigla undir fána ríkis sem er skráð í þriggja ára hlaupandi yfirliti um kyrrsetningu og tafir yfir meðaltali sem er birt í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins.	
— 0 - 3% yfir meðaltali	+ 3
— 3,1 - 6% yfir meðaltali	+ 4
— meira en 6% yfir meðaltali	+ 5
5. Skip sem hafa fengið að láta úr höfn aðildarríkis með tilteknum skilyrðum:	
a) að ráðin verði bót á vanbúnaði fyrir brottför	+ 1
b) að ráðin verði bót á vanbúnaði í næstu höfn	+ 1
c) að ráðin verði bót á tveimur ágöllum innan 14 daga	+ 1
d) að ráðin verði bót á tveimur ágöllum sem önnur skilyrði hafa verið tilgreind um	+ 1
e) að gripið hafi verið til aðgerða og ráðin bót á öllum vanbúnaði	- 2
6. Skip þar sem vanbúnaður hefur verið skráður við fyrri skoðun, eftir því um hve marga ágalla er að ræða:	
— 0	-15
— 1 – 5	0
— 6 – 10	+5
— 11 – 20	+10
— meira en 20 ágallar	+15
7. Skip sem hafa verið kyrrsett í annarri höfn.	+15
8. Skip sem siglir undir fána ríkis og hefur ekki fullgilt alla viðkomandi alþjóðasamninga sem um getur í 2. gr. þessarar tilskipunar.	+1
9. Skip sem siglir undir fána ríkis sem hefur hlutfall ágalla yfir meðaltali.	+1

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 139, 12. 12. 1994, bls. 20.

10.	Skip í flokki þar sem ágallar eru yfir meðaltali.	<i>Gildi markþáttar</i>
11.	Skip í flokki sem krafist er viðtækrar skoðunar á (samkvæmt 7. gr. þessarar tilskipunar).	+1
12.	Önnur skip:	+5
	— milli 13 og 20 ára	
	— milli 21 og 24 ára	+1
	— eldri en 25 ára	+2
		+3

Markþáttur er talnagildi sem kemur í hlut eins skips í samræmi við ákvæði þessa viðauka og sést í SIRENAC-upplýsingakerfinu.

Við ákvörðun á forgangsröð skipa, sem talin eru upp hér að framan, skal lögbært yfirvald hafa hliðsjón af röðun samkvæmt heildarmarkþætti. Hærri markþáttur merkir ofar í forgangsröð. Markþátturinn er summan af gildum markþáttum sem eru tilgreindir hér að framan. Ákvæði 5., 6. og 7. liðar gilda einungis um skoðanir á næstliðnum 12 mánuðum. Heildarmarkþáttur skal ekki vera lægri en summan af 4., 8., 9., 10., 11. og 12. lið.“

2. Ákvæðum II. viðauka er breytt sem hér segir:
 1. Í stað 13. liðar komi eftirfarandi:

„13. Afrit af samræmisskjali og öryggisstjórnunarskírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðareglur um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (SOLAS, IX. kafli).“
 2. Eftirfarandi bætist við á eftir 14. lið:

„15. Skjal um samræmi við sérkröfur vegna skipa sem flytja hættulegan farm.

16. Öryggisskírteini háhraðafars og leyfi til að gera út háhraðafar.

17. Sérskrá eða farmskrá yfir hættulegan farm eða nákvæm hleðsluáætlun.

18. Skipsbók yfir próf og æfingar og færslubók yfir skoðanir og viðhald björgunartækja og -aðgerða.

19. Öryggisskírteini skips sem smíðað er í ákveðnum tilgangi.

20. Öryggisskírteini færanlegs búnaðar sem notaður er við boranir undan landi.

21. Fyrir oliuskip, skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu (olíubók).

22. Skráningarlisti, brunavarnaáætlun og, fyrir farþegaskip, áætlun um aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.

23. Neyðaráætlun vegna olíumengunar um borð.

24. Skoðunarskýrslur (fyrir búlkaskip og oliuskip).

25. Skýrslur um fyrra hafnarríkiseftirlit.

26. Fyrir ekjufarþegaskip, upplýsingar um A/A-hámarkshlutfall.
27. Skjal sem heimilar flutning á kornvöru.
28. Handbók um frágang farms.“

3. Í stað III. viðauka komi eftirfarandi:

„III. VIÐAUKI

DÆMI UM „GILDAR ÁSTÆÐUR“ TIL NÁKVÆMRAR SKOÐUNAR

(sem um getur í 3. mgr. 6. gr.)

1. Skip sem um getur í I. hluta og liðum II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 og II-11 í II. hluta I. viðauka.
 2. Olíubók hefur ekki verið færð sem skyldi.
 3. Villur hafa fundist við skoðun skírteina og annarra skjala (sbr. a-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.).
 4. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum 8. gr. tilskipunar 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna⁽¹⁾.
 5. Merki eru um að meðhöndlun farms og aðrar aðgerðir séu ekki framkvæmdar með öruggum hætti eða í samræmi við viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, t.d. að súrefnismagn í eðalgaslögnum til farmgeyma sé yfir tilskildu hámarki.
 6. Skipstjóri olíuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
 7. Uppfærður skráningarlisti er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.
 8. Sent er út neyðarmerki að ástæðulausu án þess að hirt sé um að afturkalla það á viðeigandi hátt.
 9. Mikilvægan búnað skortir eða ákveðin tilhögun er ekki fyrir hendi, þótt þeirra sé krafist samkvæmt samningunum.
 10. Hollustuhættir um borð eru langt frá því að vera fullnægjandi.
 11. Samkvæmt álitni og athugunum skoðunarmanns er alvarleg skemmd eða ágalli á byrðingi skips eða í burðarvirki þess sem kann að stofna skipinu sjálfu, vatnsheldni þess eða veðurheldni í hættu.
 12. Upplýsingar eða sönnunargögn um að skipstjórinn eða áhöfnin kunni ekki skil á nauðsynlegum öryggisráðstöfunum eða mengunarvarnarráðstöfunum um borð, eða að ekki hafi verið gripið til slíkra ráðstafana.“
4. Í stað IV. viðauka komi eftirfarandi:

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

*„IV. VIÐAUKI***STARFSREGLUR VIÐ EFTIRLIT MEÐ SKIPUM**

(sem um getur í 4. mgr. 6. gr.)

1. Meginreglur um öryggismönnun (ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.481 (XII) ásamt viðaukum sem bera yfirskriftina: „Innihald lágmarksöryggismönnunarskirteinis“ (1. viðauki) og „Hvernig beita á meginreglum um öryggismönnun“ (2. viðauki)).
2. Ákvæði alþjóðareglna um siglingu með hættulegan farm (International Maritime Dangerous Goods Code).
3. Rit Alþjóðavinnuáráðs (ILO) „Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure“ (Leiðbeiningar um starfsreglur við skoðun á vinnuástöðu um borð í skipum).
4. I. viðauki við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit „Reglur um hafnarrikiseftirlit“.
5. Ákvæðum VI. viðauka er breytt sem hér segir:
 1. Í innganginum bætist eftirfarandi málsgrein við:

„Ef ástæða kyrrsetningar er skemmd, sem rakin er til óhapps sem skipið hefur orðið fyrir á leið til hafnar, skal ekki gefa út fyrirmæli um kyrrsetningu, að því tilskildu að:

 1. tilhlýðilegt tillit hafi verið tekið til krafna c-liðar SOLAS-reglu I/11 74 varðandi tilkynningu til yfirvalds í fánaríki, tilnefnds skoðunarmanns eða viðurkenndrar stofnunar sem ber ábyrgð á að gefa út viðkomandi skirteini,
 2. áður en komið er til hafnar hafi skipstjórinn eða eigandi skipsins sent eftirlitsyfirvöldum hafnarrikisins nánari upplýsingar um tildrög óhappsins og þær skemmdir sem orðið hafa ásamt upplýsingum um tilskilda tilkynningu til yfirvalds í fánaríki,
 3. af hálfu skipsins hafi verið gerðar viðeigandi ráðstafanir um úrbætur, sem yfirvaldið gerir sig ánægt með, og
 4. yfirvaldið hafi séð til þess, eftir að því var tilkynnt að úrbætur hefðu verið gerðar, að bætt hafi verið úr vanbúnaði sem ljóst var að stofnaði öryggi, heilsu manna eða umhverfinu í hættu.“
 2. Í 3. lið bætist eftirfarandi við:

„Samt sem áður er vanbúnaður á því sviði STCW 78, sem um getur í lið 3.8 hér á eftir, eina ástæða kyrrsetningar samkvæmt þessum samningi.“
 3. Í lið 3.2 bætist eftirfarandi við:

„13. Kröfum um starfshætti, eins og þeim er lýst í lið 5.5 í I. viðauka við Parísarsamkomulagið, er langt frá því að vera fullnægt.
 14. Fjöldi, samsetning eða skirteini áhafnar er ekki í samræmi við öryggismönnunarskirteinið.“
4. Í stað liðar 3.8 komi eftirfarandi:

- „1. Sjómenn hafa engin skirteini, þá vantar viðeigandi skirteini eða gilda undanþágu eða geta ekki lagt fram skriflegt sönnunargagn til staðfestingar á því að umsókn um áritun til viðurkenningar hafi verið send yfirvöldum fánaríkisins.
 2. Gildandi kröfur fánaríkis um öryggismönnun eru ekki uppfylltar.
 3. Tilhögun siglinga- eða vélavaktar er ekki í samræmi við þær kröfur sem fánaríkið hefur sett vegna skipsins.
 4. Ekki er á vakt maður sem hefur réttindi til að fara með búnað sem er nauðsynlegur öruggri siglingu eða öryggisfjarskiptum eða til að forðast sjávarmengun.
 5. Sönnun um faglega kunnáttu við þau skyldustörf, sem sjómaður gegnir vegna öryggis skipsins og mengunarvarna, hefur ekki verið lögð fram.
 6. Ekki eru settir á fyrstu vakt við upphaf sjóferðar og síðari vaktir, sem á eftir fylgja, menn sem hafa fengið næga hvíld og eru vinnufærir að öðru leyti.“
-