

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2009/16/EB

2011/EES/20/11

frá 23. apríl 2009

um hafnarríkiseftirlit

(Endurútgæfin) (*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS
HAFNA,

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

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar
Evrópubandalaganna ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar ⁽²⁾,

í samræmi við málsmeðferðina, sem mælt er fyrir um í 251. gr.
sáttmálans ⁽³⁾, á grundvelli sameiginlegs texta sáttanefndarinnar
frá 3. febrúar 2009,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hafnarríkiseftirlit skipa ⁽⁴⁾ hefur nokkrum sinnum verið breytt í veigamiklum atriðum. Þar sem um frekari breytingar verður að ræða skal endurútgæfa hana til glöggvunar.
- 2) Bandalagið hefur alvarlegar áhyggjur af sjóslysum og mengun hafa og strandlengju aðildarríkjanna.
- 3) Bandalagið hefur að sama skapi áhyggjur af aðbúnaði manna um borð í skipum og vinnuskilyrðum þar.
- 4) Bæta má til muna öryggi, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum með því að beita til hins ítrasta samningum, alþjóðakóðum og ályktunum og draga þannig verulega úr siglingum undirmálsskipa um hafsvæði Bandalagsins.

5) Í þessu skyni, í samræmi við ákvörðun ráðsins 2007/431/EB frá 7. júní 2007 um heimild aðildarríkja til að fullgilda, í þágu Evrópubandalagsins, samþykkt Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna ⁽⁵⁾ 2006, skulu aðildarríkin leitast við að fullgilda þá hluta þessa samnings sem falla undir lögsögu Bandalagsins, eins fljótt og auðið er, helst fyrir 31. desember 2010.

6) Ábyrgð á eftirliti með því að skip fari að alþjóðlegum kröfum um öryggi, mengunarvarnir og aðbúnað og vinnuskilyrði um borð hvílir aðallega á fánaríkinu. Þótt fánaríki reiði sig á viðurkenndar stofnanir, eins og við á, skal það í öllum tilvikum ábyrgjast til fulls að skoðanir og eftirlit, í tengslum við útgáfu viðeigandi skírteina, séu ítarleg og markviss. Ábyrgð á viðhaldi ástands skipsins og búnaðar þess að lokinni skipaskoðun, til að uppfylla kröfur þeirra samninga sem gilda um skipið, hvílir á félagi skipsins. Mörg fánaríki hafa þó vanrækt að hrinda í framkvæmd og framfylgja alþjóðlegum kröfum. Eftirlit með því að farið sé að alþjóðlegum viðmiðunum um öryggi, mengun og aðbúnað og vinnuskilyrði skal því, sem endranær, vera viðbótavörn hafnarríkisins gegn siglingum undirmálsskipa en hafa skal þó í huga að hafnarríkiseftirlitsskoðanir fela ekki í sér skipaskoðun og viðkomandi skoðunarskýrsluform eru ekki haffærisskírteini.

7) Samræmdar aðgerðir aðildarríkjanna, sem miða að því að framfylgja þessum alþjóðlegu kröfum með áhrifaríkum hætti, að því er varðar skip sem sigla á skipaleiðum sem falla undir lögsögu aðildarríkjanna og nota hafnir þeirra, skal koma í veg fyrir röskun á samkeppni.

8) Sjóflutningastarfsemi er berskjölduð gagnvart hryðjuverkum. Verndarráðstöfunum á sviði flutningastarfsemi skal hrint í framkvæmd með skilvirkum hætti og aðildarríki skulu fylgjast náið með því hvort farið sé að verndarreglum með því að framkvæma verndarskoðanir.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 57. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 134/2010 frá 10. desember 2010 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 17, 31.3.2011, bls. 9.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 318, 23.12.2006, bls. 195.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 229, 22.9.2006, bls. 38.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 25. apríl 2007 (Stjtið. ESB C 74 E, 20.3.2008, bls. 584), sameiginleg afstaða ráðsins frá 6. júní 2008 (Stjtið. ESB C 198 E, 5.8.2008, bls. 1), afstaða Evrópuþingsins frá 24. september 2008 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB), ákvörðun ráðsins frá 26. febrúar 2009 og lagaleg ályktun Evrópuþingsins frá 11. mars 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 157, 7.7.1995, bls. 1.

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 161, 22.6.2007, bls. 63.

- 9) Hagnýta skal reynsluna sem fengist hefur í kjölfar Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (MOU) sem undirritað var í París 26. janúar 1982.
- 10) Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA), sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, skal veita nauðsynlegan stuðning til að tryggja samleitna og skilvirka framkvæmd hafnarríkiseftirlitskerfisins. Siglingaöryggisstofnun Evrópu skal sérstaklega taka þátt í að þróa og hrinda í framkvæmd skoðunargagnagrunni, sem settur verður upp í samræmi við þessa tilskipun, og samræmdu kerfi Bandalagsins um þjálfun og hæfnismat aðildarríkjanna á skoðunarmönnum við hafnarríkiseftirlit.
- 11) Með skilvirku hafnarríkiseftirlitskerfi skal leitast við að tryggja að öll skip, sem hafa viðkomu í höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins, séu skoðuð reglulega. Skoðanir skulu beinast að undirmálsskipum á meðan gæðaskipum, þ.e. skipum með viðunandi skoðunarferil eða þeim sem sigla undir fána ríkis sem uppfyllir reglur valkvæðs úttektarkerfis aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), skal umbunað með því að þurfa ekki að sæta skoðunum eins oft og önnur skip. Í þessu skyni skulu aðildarríkin einkum setja skip, sem komið er að skoðun hjá og eru með snið sem visar til mikillar áhættu, í almennan forgang.
- 12) Nýtt fyrirkomulag skoðana, eins og þetta, skal felld inn í hafnarríkiseftirlitskerfi Bandalagsins um leið og hinir ýmsu þættir þess hafa verið skilgreindir og á grunni samnýtingarkerfis skoðana þar sem hvert aðildarríki stuðlar að því, með sanngjörnum hætti, að ná markmiði Bandalagsins um ítarlega skoðunarátætlun og þannig að sem flestar skoðanir samnýtist með sanngjörnum hætti í aðildarríkjunum. Samnýtingarkerfi skoðana skal endurskoðað, með tilliti til fenginnar reynslu af hinu nýja hafnarríkiseftirlitskerfi, með það í huga að bæta virkni þess. Enn fremur skulu aðildarríkin ráða starfsfólk og hafa nægilega margt starfsfólk í vinnu, þ.m.t. hæfir skoðunarmenn, að teknu tilliti til fjölda skipakoma og eðlis skipaumferðar í hverri höfn.
- 13) Skoðunarkerfið, sem sett er á fót með þessari tilskipun, tekur mið af starfinu sem fram fer samkvæmt Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit. Þar sem hvers konar framfarir, sem hljótast af starfi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, skulu samþykktar á vettvangi Bandalagsins, áður en þær öðlast gildi innan Evrópusambandsins, skal koma á og viðhalda nánu samstarfi á milli Bandalagsins og Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit í því skyni að greiða fyrir samleitni eins og unnt er.
- 14) Framkvæmdastjórnin skal stýra skoðunargagnagrunni og uppfæra hann í nánu samstarfi við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit. Skoðunargagnagrunnurinn skal hafa að geyma skoðunargögn aðildarríkja og allra undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit. Þar til rafrænt tilkynningakerfi í Bandalaginu um skipakomur (SafeSeaNet-kerfið) er orðið rekstrarhæft að öllu leyti og gerir kleift að skrá gögn um skipakomur sjálfvirkt í skoðunargagnagrunninn skulu aðildarríkin veita framkvæmdastjórninni nauðsynlegar upplýsingar til að tryggja eðlilegt eftirlit með beitingu þessarar tilskipunar, einkum að því er varðar ferðir skipa. Á grundvelli skoðunargagna, sem aðildarríkin leggja fram, skal framkvæmdastjórnin sækja úr skoðunargagnagrunninum upplýsingar um áhættusnið skipa, um skip sem komið er að skoðun hjá ásamt ferðum skipa og skal hún reikna út skoðunarskyldur hvers aðildarríkis. Skoðunargagnagrunnurinn skal einnig geta haft samskipti við aðra gagnagrunna Bandalagsins um siglingaöryggi.
- 15) Aðildarríkin skulu leitast við að endurskoða aðferð við að útbúa hvítan, gráan og svartan lista yfir fánaríki innan ramma Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit í því skyni að tryggja að hún sé sanngjörn, einkum að því er varðar meðferð á fánaríkjum með litla skipaflota.
- 16) Reglur og aðferðir, sem hafnarríki eiga að beita við hafnarríkiseftirlitsskoðanir, þ.m.t. viðmiðanir um farbann skipa, skulu samræmdar til að tryggja að þær hafi sömu áhrif í öllum höfnum sem dregur einnig verulega úr því að tiltekna komuhafnir séu valdar með það í huga að forðast hið virka eftirlitsnet.
- 17) Reglubundnar skoðanir og viðbótarskoðanir skulu fela í sér skoðun á fyrirfram auðkenndum sviðum í hverju skipi sem eru breytingum háð með tilliti til tegundar skips, tegundar skoðunar og niðurstaðna úr fyrri hafnarríkiseftirlitsskoðunum. Skoðunargagnagrunnurinn skal fela í sér þá þætti sem gefa vísbendingu um áhættusviðin sem kanna á í hverri skoðun.
- 18) Mikil slysa- eða mengunarhætta fylgir tilteknum flokkum skipa þegar þau ná tilteknum aldri og skulu þau því sæta viðtækri skoðun. Mæla skal nákvæmlega fyrir um tilhögun slíkrar viðtækrar skoðunar.
- 19) Samkvæmt skoðunarkerfinu, sem sett er upp í tengslum við þessa tilskipun, skal lengd tímabilsins á milli reglubundinna skoðana skipa háð áhættusniði þeirra sem er ákveðið á grunni tiltekinna almennra og sögulegra breytna. Að því er varðar skip með snið sem visar til mikillar áhættu skal þetta tímabil ekki vera lengra en sex mánuðir.
- 20) Í því skyni að veita lögbærum yfirvöldum um hafnarríkiseftirlit upplýsingar um skip í höfnum eða akkerislægjum skulu hafnaryfirvöld eða -aðilar eða yfirvöldin eða -aðilarnir, sem tilnefndir eru í þeim tilgangi, framsenda tilkynningar um komur skipa við móttöku þeirra, eftir því sem við verður komið.

(1) Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 1.

- 21) Sum skip skapa umtalsverða áhættu fyrir siglingaöryggi og sjávarumhverfi sökum slæms ástands þeirra, frammiðstöðu fánaríkis og sögu. Því hefur Bandalagið lögmeita ástæðu til að letja stjórnendur slíkra skipa til þess að fara til hafna og akkerislægja aðildarríkjanna. Gæta skal meðalhófs við ákvörðun aðgangsbanns sem gæti leitt til varanlegs aðgangsbanns ef útgerð skips sinnir því ekki ítrekað að grípa til aðgerða til úrbóta þrátt fyrir að hafa nokkrum sinnum sætt aðgangsbanni að höfnum og akkerislægjum og farbanni þaðan innan Bandalagsins. Aðeins er hægt að aflétta þriðja aðgangsbanni ef fjöldi skilyrða, sem er ætlað að tryggja að unnt sé að starfrækja skipið, sem um ræðir, með öruggum hætti á hafsvæði Bandalagsins, er fullnægt, einkum að því er varðar fánaríki skipsins og félag þess. Að öðrum kosti skal skipi vera bannað til frambúðar aðgangur að höfnum og akkerislægjum í aðildarríkjunum. Í öllum tilvikum skal síðara farbann skipsins, sem um ræðir, leiða til þess að því verði bannað til frambúðar aðgangur að höfnum og akkerislægjum í aðildarríkjunum. Til að tryggja gagnsæi skal birta opinberlega skrá yfir skip sem hefur verið bannaður aðgangur að höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins.
- 22) Með það í huga að létta þá byrði, sem lögð er á tiltekin yfirvöld og útgerðarfélög með siendurteknu eftirliti, skulu skoðanir gistiríkis, sem er ekki fánaríki skipsins, á ekjuferjum eða háhraðafarþegaförum, samkvæmt tilskipun ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum⁽¹⁾, taka að lágmarki til allra atriða viðtækrar skoðunar og hafðar til hliðsjónar við útreikninga á áhættusniði skipsins, tímabili á milli skoðana og hvernig skoðunarskyldum hvers aðildarríkis fyrir sig er sinnt. Þar að auki skal framkvæmdastjórnin kanna hvort viðeigandi sé að breyta tilskipun 1999/35/EB þegar fram líða stundir með það í huga að auka öryggi sem krafist er við rekstur ekjuferja og háhraðafarþegafara í förum milli hafna í aðildarríkjunum.
- 23) Ef ekki er farið að ákvæðum viðeigandi samninga skal bætt úr því. Ef um er að ræða skip þar sem grípa þarf til aðgerða til úrbóta, að því er varðar annmarka sem greinilega stofna öryggi og heilbrigði manna eða umhverfinu í hættu, skal lagt farbann á skipið þar til ráðin hefur verið bót á annmörkunum.
- 24) Réttur til að áfrýja farbannsráðgjafi af hálfu lögbæru yfirvaldanna skal vera fyrir hendi til þess að koma í veg fyrir ósanngjarnar ákvarðanir sem geta valdið óþarfa farbanni og töfum. Aðildarríki skulu vinna saman í því skyni að tryggja að áfrýjanir séu teknar fyrir innan skynsamlegra tímamarka í samræmi við landslög þeirra.
- 25) Engir hagsmunaárekstrar skulu vera milli yfirvalda og skoðunarmanna sem hafa með hafnarríkiseftirlit að gera annars vegar og skoðunarhafnar eða skipa, sem sæta skoðunum, eða tengdra hagsmuna hins vegar. Skoðunarmenn skulu búa yfir nægilegri hæfni og hljóta viðeigandi þjálfun til að viðhalda og auka hæfni sína til að framkvæma skoðanir. Aðildarríki skulu vinna saman við að koma upp og efla samræmt kerfi Bandalagsins um þjálfun og hæfnismat á skoðunarmönnum.
- 26) Hafnsögumönnum og hafnaryfirvöldum eða -aðilum skal gert kleift að veita gagnlegar upplýsingar um greinilegan vanbúnað sem vart verður við um borð í skipum.
- 27) Kvartanir frá einstaklingum, sem hafa réttmætra hagsmuna að gæta varðandi aðbúnað og vinnuskilyrði um borð, skulu rannsakaðar. Þeir einstaklingar sem leggja fram kvörtun skulu upplýstir um aðgerðir til eftirfylgni í tengslum við kvörtunina.
- 28) Nauðsynlegt er að lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum og önnur yfirvöld eða stofnanir hafi með sér samstarf til að tryggja að fylgst verði á virkan hátt með skipum með annmarka, sem hafa fengið leyfi til að halda ferð sinni áfram, og að skipst verði á upplýsingum um skip í höfnum.
- 29) Þar sem skoðunargagnagrunnurinn er mikilvægur hluti hafnarríkiseftirlits skulu aðildarríkin tryggja að hann sé uppfærður með hliðsjón af kröfum Bandalagsins.
- 30) Birting upplýsinga um skip og útgerðir þeirra eða félög, sem uppfylla ekki alþjóðlegar kröfur um öryggi, heilbrigði og verndun sjávarumhverfis, að teknu tilliti til stærðar flota félaganna, kann að fæla farmsendendur með áhrifaríkum hætti frá því að nota slík skip og vera hvatning til eigenda þeirra um að grípa til aðgerða til úrbóta. Með hliðsjón af upplýsingum, sem ber að hafa aðgengilegar, skal framkvæmdastjórnin koma á nánú samstarfi við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit og taka tillit til hvers konar upplýsinga, sem birtar eru í því skyni, til að forðast óþarfa tvíverknað. Aðildarríkin skulu aðeins þurfa að leggja fram viðeigandi upplýsingar einu sinni.
- 31) Allur kostnaður í tengslum við skoðanir, sem heimilar farbann, og sá kostnaður sem verður til við að aflétta aðgangsbanni skal greiddur af eiganda eða útgerð skipisins.

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

- 32) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið ⁽¹⁾.
- 33) Einkum skal veita framkvæmdastjórninni heimild til að breyta þessari tilskipun í því skyni að hringa í framkvæmd síðari breytingum á samningum, alþjóðakóðum og ályktunum, sem tengjast henni, og til að semja nauðsynlegar framkvæmdarreglur fyrir ákvæði 8. og 10. gr. Þar sem þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og þeim er ætlað að breyta veigalítlum þáttum þessarar tilskipunar, m.a. með því að bæta við hana nýjum, veigalítlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 34) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að draga úr siglingum undirmálsskipa um hafsvæði, sem heyra undir lögsögu aðildarríkja, með því að bæta skoðunarkerfi Bandalagsins fyrir hafskip og þróa leiðir til að grípa til fyrirbyggjandi aðgerða á sviði sjávarmengunar, og þeim verður betur náð á vettvangi Bandalagsins, sökum umfangs þeirra og áhrifa, er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur til að ná þessum markmiðum.
- 35) Skyldan að lögleiða þessa tilskipun skal takmarkast við þau ákvæði sem endurspegla verulega breytingu í samamburði við tilskipun 95/21/EB. Skyldan að lögleiða óbreyttu ákvæðin er fyrir hendi í þeirri tilskipun.
- 36) Þessi tilskipun skal ekki hafa áhrif á skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi fresti til að lögleiða tilskipanirnar sem eru tilgreindar í B-hluta XV. viðauka.
- 37) Hafnarríkiseftirlitskerfinu, sem komið er á í samræmi við þessa tilskipun, skal hrint í framkvæmd á sama degi í öllum aðildarríkjunum. Í þessu samhengi skal framkvæmdastjórnin sjá til þess að tilhlýðilegar ráðstafanir til undirbúnings verði gerðar, þ.m.t. prófun skoðunargagnagrunnsins og umsjón með þjálfun skoðunarmanna.
- 38) Í samræmi við 34. lið samstarfssamningsins milli stofnana um betri lagasetningu ⁽²⁾ eru aðildarríkin hvött til þess, bæði í eigin þágu og í þágu Bandalagsins, að semja og birta sín eigin yfirlit sem, eftir því sem kostur er, sýna samsvörun milli þessarar tilskipunar og lögleiðingaráðstafananna.
- 39) Í því skyni að leggja ekki óhóflega stjórnsýslubyrði á landlukt aðildarríki skal minniháttarregla heimila slíkum aðildarríkjum að fá undanþágu frá þessari tilskipun sem þýðir að slíkum aðildarríkum, uppfylli þau tilteknar viðmiðanir, ber ekki skylda til að lögleiða þessa tilskipun.
- 40) Svo tekið sé tillit til þess að frönsku umdæmin handan hafnsins tilheyra öðru landsvæði og eru að miklu leyti aðilar að öðru svæðisbundnu samkomulagi um hafnarríkiseftirlit en Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit og þar sem tengsl skipaumferðar við meginland Evrópu eru mjög takmörkuð skal hlutaðeigandi aðildarríkjum vera heimilt að undanskilja þessar hafnir frá hafnarríkiseftirlitskerfinu sem notað er í Bandalaginu.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

I. gr.

Markmið

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

- a) að stuðla að því að farið sé að alþjóðlegri löggjöf og viðeigandi löggjöf Bandalagsins um siglingaöryggi, siglingavernd, verndun sjávarumhverfis og aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í skipum, óháð því undir hvaða fána þau sigla,
- b) að koma á sameiginlegum viðmiðunum fyrir eftirlit með skipum af hálfu hafnarríkis og samræma verklagsreglur um skoðun og farbann þar sem byggt er á sérfræðipækkingu og reynslu sem áunnist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit,
- c) að hringa í framkvæmd innan Bandalagsins hafnarríkiseftirlitskerfi, byggðu á skoðunum, sem fara fram innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, þar sem miðað er að því að skoða öll skip með tilteknu millibili, sem byggist á áhættusniði þeirra, en skip sem meiri áhætta telst fylgja en öðrum skipum þurfa að sæta nákvæmari skoðun og með styttra millibili en þau.

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

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 321, 31.12.2003, bls. 1.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „samningar“: eftirfarandi samningar eða samþykktir ásamt bókunum og tilheyrandi breytingum, svo og tengdir bindandi kóðar, í uppfærðum útgáfum þeirra:
 - a) alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966 (LL 66),
 - b) alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74),
 - c) alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973 ásamt bókuninni við hann frá 1978 (MARPOL '73/78),
 - d) alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW 78/95),
 - e) samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó frá 1972 (COLREG 72),
 - f) alþjóðasamningur um mælingar skipa frá 1969 (ITC 69),
 - g) samningur um lágmarksstaðla kaupskipa frá 1976 (ILO nr. 147),
 - h) alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992 (CLC 92),
2. „Parísarsamkomulagið um hafnarríkisefirlit (MOU)“: samkomulagið um hafnarríkisefirlit, sem undirritað var í París 26. janúar 1982, í uppfærðri útgáfu,
3. „rammi og verklagsreglur fyrir valkvætt úttektarkerfi aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO)“: ályktun þings Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A.974(24),
4. „svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkisefirlit“: landsvæði þar sem undirritunaraðilar Parísarsamkomulagsins um hafnarríkisefirlit framkvæma skoðanir innan ramma þess,
5. „skip“: sérhvert hafskip sem ein eða fleiri þessara samþykta gilda um og siglir undir öðrum fána en fána hafnarríkisins,
6. „tengsl skips og hafnar“: tengsl sem eiga sér stað þegar skip verður beint og tafarlaust fyrir áhrifum af aðgerðum sem tengjast flutningi fólks eða vöru eða við það að hafnarþjónusta er innt af hendi,
7. „skip á akkerislægi“: skip sem er í höfn eða á öðru svæði innan lögsögu hafnar en liggur þó ekki við bryggju, sem myndar tengsl skips og hafnar,
8. „skoðunarmaður“: opinber starfsmaður eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu lögbærs yfirvalds í aðildarríki til að framkvæma hafnarríkis-efirlitsskoðanir og heyrir undir það,
9. „lögbært yfirvald“: siglingamálayfirvald sem ber ábyrgð á hafnarríkisefirliti í samræmi við þessa tilskipun,
10. „að nóttu til“: tímabil sem er ekki styttra en sjö klukkustundir, eins og skilgreint er í landslögum, og verður, hvað sem öðru líður, að fela í sér tímabilið frá miðnætti til klukkan fimm að morgni dags,
11. „upphafsskoðun“: heimsókn skoðunarmanns um borð í skip til þess að kanna hvort farið sé að ákvæðum videigandi samninga og reglna, þ.m.t. efirlit sem krafist er skv. 1. mgr. 13. gr. hið minnsta,
12. „nákvæm skoðun“: skoðun sem felst í því að skip, búnaður þess og áhöfn, í heild eða að hluta til, eftir því sem við á, við þær aðstæður sem tilgreindar eru í 3. mgr. 13. gr., er kannað nákvæmlega, með tilliti til smíði skips, búnaðar, mönnunar, aðbúnaðar og vinnuskilyrða um borð, ásamt því að kanna hvort þar sé beitt réttum starfsaðferðum,
13. „viðtæk skoðun“: skoðun sem tekur a.m.k. til atriðanna sem tilgreind eru í VII. viðauka. Viðtæk skoðun kann að fela í sér nákvæmari skoðun hvenær sem gildir ástæður eru til þess í samræmi við 3. mgr. 13. gr.,
14. „kvörtun“: hvers konar upplýsingar eða skýrsla frá einstaklingi eða stofnun sem hefur lögmatra hagsmuna að gæta varðandi öryggi skipsins, þ.m.t. hagsmunir um hættu sem tengist öryggi eða heilbrigði áhafnar, aðbúnaði og vinnuskilyrðum um borð og mengunarvörnum,
15. „farbann“: formlegt bann við því að skip haldi til hafs vegna sannanlegra annmarka sem hver fyrir sig eða ásamt öðrum annmörkum gera skipið óhaffært,

16. „úrskurður um aðgangsbann“: úrskurður sem birtur er skipstjóra skips, félagi, sem ber ábyrgð á skipinu, og fánaríkinu þar sem þessum aðilum er tilkynnt að skipinu verði bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum í Bandalaginu,
17. „stöðvun starfsemi“: formlegt bann við því að skip haldi áfram starfsemi vegna sannanlegra annmarka sem hver fyrir sig eða ásamt öðrum annmörkum gætu skapað hættu ef starfsemi yrði haldið áfram,
18. „félag“: eigandi skips eða hver sú stofnun eða einstaklingur, t.d. framkvæmdastjóri eða skipamiðlari þurrleiguskipa, er hefur tekið á sig ábyrgð á rekstri skipsins fyrir hönd eiganda skipsins, og sem hefur með því að takast þessa ábyrgð á hendur gengist við öllum skyldum og þeirri ábyrgð sem felst í alþjóðlega kóðanum um öryggisstjórnun (ISM-kóðanum),
19. „viðurkennd stofnun“: flokkunarfélag eða annar einkaaðili sem framkvæmir lögboðin verkefni fyrir hönd stjórnvalds í fánaríki,
20. „lögboðið skírteini“: skírteini gefið út af eða fyrir hönd fánaríkis í samræmi við samninga,
21. „flokknarskírteini“: skjal sem staðfestir samræmi við reglu 3-1, hluta A-1, kafla II-1 í SOLAS 74,
22. „skoðunargagnagrunnur“: upplýsingakerfið sem stuðlar að framkvæmd hafnarríkiseftirlitskerfisins innan Bandalagsins og tengist gögnum um skoðanir sem fara fram innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.

3. gr.

Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um öll skip, sem hafa viðkomu í höfnum eða akkerislægjum í aðildarríki til að viðhafa tengsl skips og hafnar, ásamt áhöfnum þeirra.

Frakklandi er heimilt að ákveða að hafnirnar og akkerislægin, sem þessi málsgrein kveður á um, taki ekki til hafna og akkerislægja, sem eru staðsett í umdæmunum handan hafsins, sem um getur í 2. mgr. 299. gr. stofnsáttmálans.

Ef aðildarríki framkvæmir skoðun skips á hafsvæði innan lögsögu sinnar, öðru en í höfn, telst það vera skoðun að því er varðar þessa tilskipun.

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

Aðildarríki, sem hafa ekki hafnir við sjó og geta staðfest að að þeim heildarfjölda skipa sem hafa haft árlega viðkomu í höfnum þeirra við ár, á næstliðnu þriggja ára tímabili, séu færri en 5% þeirra skip sem falla undir þessa tilskipun, mega vikja frá ákvæðum þessarar tilskipunar.

Aðildarríki, sem hafa ekki hafnir við sjó, skulu senda upplýsingar til framkvæmdastjórnarinnar, eigi síðar en á lögleiðingardegi tilskipunarinnar, um fjölda þeirra skipa sem hafa viðkomu í höfnum þeirra, á þriggja ára tímabilinu, sem um getur hér að framan, og skulu þau tilkynna framkvæmdastjórninni um allar síðari breytingar á framangreindum tölum.

2. Vegna skipa sem eru minni en 500 brúttótonn að stærð skulu aðildarríkin beita þeim reglum í viðeigandi samningum, sem gilda um þessi skip, og skulu, í því tilviki að samþykkt gildir ekki, grípa til ráðstafana, sem nauðsynlegar þykja, til að tryggja að viðkomandi skip stofni hvorki öryggi né heilbrigði manna eða umhverfinu í beina hættu. Við beitingu þessarar málsgreinar skulu aðildarríkin hafa að leiðarljósi 1. viðauka við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit.

3. Við skoðun á skipi, sem siglir undir fána ríkis sem er ekki aðili að samningi, skulu aðildarríki tryggja að slíkt skip og áhöfn þess hljóti ekki hagstæðari meðferð en þá sem skip hlýtur sem siglir undir fána ríkis sem er aðili að þeim samningi.

4. Þessi tilskipun gildir ekki um fiskiskip, herskip, hjálparskip í flota, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, ríkisskip nýtt til annarra þarfa en í atvinnuskyni og skemmtisnekkjur sem ekki eru nýttar í atvinnuskyni.

4. gr.

Skoðunarheimildir

1. Aðildarríki skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir, í samræmi við þjóðarétt, til að hafa lagalegan rétt til að framkvæma skoðanirnar, sem um getur í þessari tilskipun, um borð í erlendum skipum.

2. Aðildarríkin skulu hafa á sínum vegum lögbær yfirvöld sem hafa yfir að ráða nægilegum fjölda starfsfólks, t.d. með ráðningarfyrirkomulagi, einkum hæfa skipaskoðunarmenn, og skulu þau gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að skoðunarmenn ræki skyldur sínar, eins og mælt er fyrir um í þessari tilskipun, og ekki síst að þeir séu tiltækir til að framkvæma þær skoðanir sem krafist er samkvæmt þessari tilskipun.

5. gr.

Skoðunarkerfi og árleg skoðunarskylda

1. Aðildarríki skulu framkvæma skoðanir í samræmi við valfyrirkomulagið sem lýst er í 12. gr. og ákvæðunum í I. viðauka.

2. Í því skyni að uppfylla árlega skoðunarskyldu sína skal hvert aðildarríki:

- a) skoða öll skip í I. forgangshópi sem um getur í a-lið 12. gr. og hafa viðkomu í höfnum og akkerislægjum þeirra og
- b) framkvæma árlega heildarfjölda skoðana á skipum í I. og II. forgangshópi, sem um getur í a- og b-lið 12. gr., sem svarar hið minnsta til þess hluta af heildarfjölda skoðana sem eiga að fara fram innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit. Skoðunarhlutdeild hvers aðildarríkis skal byggjast á fjölda einstakra skipa, sem hafa viðkomu í höfnum hlutaðeigandi aðildarríkis, í tengslum við heildarfjölda einstakra skipa sem hafa viðkomu í höfnum í hverju aðildarríki innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.

3. Með það í huga að reikna út hlutdeild heildarfjölda skoðana, sem eiga að fara fram árlega innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, sem um getur í b-lið 2. mgr., skulu skip á akkerislægi ekki talin með nema annað sé tekið fram af hálfu hlutaðeigandi aðildarríkis.

6. gr.

Reglur um hvernig uppfylla ber skoðunarskyldu

Aðildarríki, sem tekst ekki að framkvæma skoðanirnar, sem krafist er samkvæmt a-lið 2. mgr. 5. gr., uppfyllir skyldu sína í samræmi við það ákvæði ef fjöldi þeirra skoðana sem ferst fyrir að framkvæma fer ekki:

- a) yfir 5% af heildarfjölda skipa í I. forgangshópi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hafa viðkomu í höfnum þess og akkerislægjum,
- b) yfir 10% af heildarfjölda skipa í I. forgangshópi, önnur en þau sem eru með snið sem vísar til mikillar áhættu og hafa viðkomu í höfnum þess og akkerislægjum.

Þrátt fyrir hlutfallstölurnar í a- og b-lið skulu aðildarríki forgangsráða skoðun skipa, sem hafa sjaldan viðkomu í höfnum innan Bandalagsins, samkvæmt upplýsingunum sem fengnar eru úr skoðunargagnagrunninum.

Þrátt fyrir hlutfallstölurnar í a- og b-lið fyrir skip í I. forgangshópi, sem hafa viðkomu á akkerislægi, skulu aðildarríki forgangsráða skoðun skipa með snið sem vísar til

mikillar áhættu og hafa sjaldan viðkomu í höfnum innan Bandalagsins, samkvæmt upplýsingunum sem fengnar eru úr skoðunargagnagrunninum.

7. gr.

Fyrirkomulag um jafna skiptingu skoðunarhlutdeilda innan Bandalagsins

1. Aðildarríki, þar sem heildarfjöldi viðkomu skipa í I. forgangshópi, í höfnum og akkerislægjum fer yfir skoðunarhlutdeild þess, sem um getur í b-lið 5. gr., telst uppfylla slíka skyldu, ef fjöldi skoðana skipa í I. forgangshópi, sem fer fram af hálfu þess aðildarríkis, samsvarar hið minnsta slíkri skoðunarhlutdeild og ef það ferst fyrir hjá aðildarríki að skoða meira en 30% af heildarfjölda skipa í I. forgangshópi sem hefur viðkomu í höfnum þess og akkerislægjum.

2. Aðildarríki, þar sem heildarfjöldi viðkomu skipa, í I. og II. forgangshópi, í höfnum og akkerislægjum er minni en skoðunarhlutdeildin, sem um getur í b-lið 2. mgr. 5. gr., telst uppfylla slíka skyldu ef það aðildarríki framkvæmir skoðanir á skipum í I. forgangshópi, sem krafist er samkvæmt a-lið 2. mgr. 5. gr., og skoðanir á a.m.k. 85% af heildarfjölda skipa í II. forgangshópi sem hefur viðkomu í höfnum þess og akkerislægjum.

3. Framkvæmdastjórnin skal í endurskoðun sinni, sem um getur í 35. gr., kanna sérstaklega áhrif þessarar greinar á skoðunarskyldu, að teknu tilliti til þeirrar sérfræðipækkingar og reynslu sem áunnist hefur í Bandalaginu og á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit. Í endurskoðuninni skal tekið tillit til markmiðsins um að skoða öll skip sem hafa viðkomu í höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins. Ef við á, skal framkvæmdastjórnin gera tillögu um viðbótarráðstafanir með það í huga að auka skilvirkni skoðunarkerfisins, sem beitt er í Bandalaginu, og, ef nauðsyn krefur, um nýja endurskoðun á áhrifum þessarar greinar síðar.

8. gr.

Frestun skoðana og undantekningartilvik

1. Aðildarríki er heimilt að ákveða að fresta skoðun skips í I. forgangshópi í eftirfarandi tilvikum:

- a) ef framkvæma má skoðunina í næstu viðkomuhöfn skipsins í sama aðildarríki, að því tilskildu að skipið hafi ekki viðkomu í neinni annarri höfn í Bandalaginu eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit þess á milli og frestunin er ekki lengri en 15 dagar eða

- b) ef heimilt er að framkvæma skoðunina í annarri viðkomuhöfn í Bandalaginu eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit innan 15 daga, að því tilskildu að ríkið þar sem slík viðkomuhöfn er staðsett hafi samþykkt fyrir fram að sjá um skoðunina.

Ef skoðun er frestað, í samræmi við a- eða b-lið, og það er skráð í skoðunargagnagrunn skal skoðun, sem ferst fyrir að framkvæma, ekki tilgreind sem skoðun sem ferst fyrir að framkvæma gagnvart því aðildarríki sem frestaði skoðuninni.

9. gr.

Tilkynningar um komur skipa

Ef skoðun á skipi í I. forgangshópi er ekki framkvæmd skal viðkomandi skip þó ekki undanþegið skoðun í næstu viðkomuhöfn innan Bandalagsins í samræmi við þessa tilskipun.

2. Sé skoðun ekki framkvæmd á skipi í I. forgangshópi af rekstrarástæðum telst hún ekki til skoðunar sem farist hefur fyrir að framkvæma, að því tilskildu að ástæða þess að farist hefur fyrir að framkvæma skoðunina sé skráð í skoðunargagnagrunninn og eftirtalin undantekningartilvik eigi sér stað:

- a) sé það mat lögbærs yfirvalds að ef skoðun færi fram myndi það skapa öryggi skoðunarmanna í hættu ásamt skipinu, áhöfn þess, höfninni eða sjávarumhverfinu eða
- b) viðkoma skipsins á sér aðeins stað að nóttu til. Í þessu tilviki skulu aðildarríki grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja að skip, sem hafa reglulega viðkomu í höfn að nóttu til, séu skoðuð með viðeigandi hætti.

3. Ef skoðun er ekki framkvæmd á skipi á akkerislægi telst hún ekki vera skoðun sem farist hefur fyrir að framkvæma ef:

- a) skipið er skoðað í annarri höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, í samræmi við I. viðauka, innan 15 daga eða
- b) viðkoma skipsins á sér aðeins stað að nóttu til eða dvöl þess í höfn er of stutt til að unnt sé að framkvæma skoðun með fullnægjandi hætti og ástæða þess að látið var hjá líða að framkvæma skoðun sé skráð í skoðunargagnagrunninn eða
- c) sé það mat lögbærra yfirvalda að ef skoðun færi fram myndi það stofna öryggi skoðunarmanna í hættu ásamt skipinu, áhöfn þess, höfninni eða sjávarumhverfinu og ástæða þess að látið var hjá líða að framkvæma skoðun sé skráð í skoðunargagnagrunninn.

4. Þær ráðstafanir sem ætlaðar eru til að breyta veigalitlum þáttum í þessari tilskipun og tengjast reglum um framkvæmd þessarar greinar skulu samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 3. mgr. 31. gr.

1. Útgerð skips, umboðsmaður þess eða skipstjóri sem, í samræmi við 14. gr., mun sæta viðtækri skoðun og er á leið til hafnar eða akkerislægis aðildarríkis, skal tilkynna um komu þess í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í III. viðauka.

2. Við móttöku tilkynningarinnar, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar og í 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó⁽¹⁾, skal hafnaryfirvald eða -aðilar eða yfirvald eða -aðili, sem tilnefndur er í þeim tilgangi, framsenda slíkar upplýsingar til lögbærra yfirvalda.

3. Ávallt skal nota rafrænar aðferðir þegar þess er kostur til allra samskipta sem kveðið er á um í þessari grein.

4. Þær verklagsreglur og snið sem aðildarríkin hafa sett upp, að því er varðar III. viðauka við þessa tilskipun, skulu uppfylla viðeigandi ákvæði sem mælt er fyrir um í tilskipun 2002/59/EB að því er varðar tilkynningar skipa.

10. gr.

Áhættusnið skipa

1. Færa skal inn áhættusnið í skoðunargrunninn fyrir öll skip, sem hafa viðkomu í höfnum eða akkerislægjum í aðildarríki, en samkvæmt því er skoðunarforgangur, sá tími sem líður á milli skoðana og umfang skoðana hvers skips ákveðinn.

2. Áhættusnið skipa skal ákveðið á grunni tiltekinna almennra og sögulegra áhættubreytna sem hér segir:

a) Almennar breytur

Almennar breytur skulu byggðar á tegund, aldri, fána, viðurkenndum stofnunum, sem í hlut eiga, og frammistöðu félags í samræmi við 1. lið I. hluta í I. viðauka og II. viðauka.

b) Sögulegar breytur

Sögulegar breytur skulu byggðar á fjölda annmarka sem finnast og hve oft farbann hefur verið lagt á á tilteknu tímabili í samræmi við 2. lið I. hluta í I. viðauka og II. viðauka.

(¹) Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10.

3. Þær ráðstafanir, sem ætlaðar eru til að breyta veigalitlum þáttum í þessari tilskipun og tengjast reglum um framkvæmd þessarar greinar, einkum:

a) viðmiðanir fánaríkis,

b) viðmiðanir um frammistöðu félags

skulu samþykktar, í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun, sem kveðið er á um í 3. mgr. 31. gr., og þar sem byggt er á sérfræðipækkingu sem áunnist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit.

11. gr.

Tíðni skoðana

Skip, sem hafa viðkomu í höfnum eða akkerislægjum innan Bandalagsins, skulu sæta reglubundnum skoðunum eða viðbótarskoðunum sem hér segir:

a) Skip skulu sæta reglubundnum skoðunum með fyrirfram ákveðnu millibili með tilliti til áhættusniðs þeirra í samræmi við I. hluta í I. viðauka. Sá tími sem liður milli reglubundinna skoðana skipa skal lengjast eftir því sem áhættan minnkar. Að því er varðar skip með snið sem vísar til mikillar áhættu skal þetta tímabil ekki vera lengra en sex mánuðir.

b) Skip skulu sæta viðbótarskoðunum burtséð frá því hve langt er liðið frá reglubundinni skoðun sem hér segir:

— lögbært yfirvald skal sjá til þess að skip sem falla undir forgangspætti, sem tilgreindir eru í lið 2A í II. hluta í I. viðauka, séu skoðuð.

— skip sem taka til óvæntra þátta sem tilgreindir eru í lið 2B í II. hluta í I. viðauka. Ákvörðun um að framkvæma slíkar viðbótarskoðanir skal vera samkvæmt faglegu mati lögbærs yfirvalds.

12. gr.

Val skipa til skoðunar

Lögbært yfirvald skal sjá til þess að skip séu valin til skoðunar á grundvelli áhættusniðs þeirra, eins og lýst er í I. hluta I. viðauka, og þegar forgangspættir eða óvæntir þættir koma í ljós í samræmi við lið 2A og 2B í II. hluta í I. viðauka.

Með tilliti til skoðunar skipa:

a) skal lögbært yfirvald velja skip, sem komið er að lögboðinni skoðun hjá, tilgreind sem skip í I. forgangshópi, í samræmi við valfyrirkomulagið sem lýst er í lið 3A í II. hluta í I. viðauka;

b) skal lögbært yfirvald velja skip til skoðunar, tilgreind sem skip í II. forgangshópi, í samræmi við lið 3B í II. hluta í I. viðauka.

13. gr.

Upphafsskoðanir og nákvæmari skoðanir

Aðildarríkin skulu tryggja að skip, sem eru valin til skoðunar í samræmi við 12. gr., sæti upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun sem hér segir:

1. Við hverja upphafsskoðun skips skal lögbært yfirvald sjá til þess að skoðunarmaðurinn framkvæmi a.m.k. eftirfarandi:

a) skoði skírteinin og skjölin, sem tilgreind eru í IV. viðauka og krafist er að séu um borð, í samræmi við siglingalöggjöf Bandalagsins og samninga tengdir öryggi og vernd,

b) staðfesti, eftir því sem við á, hvort bætt hafi verið úr útistandandi annmörkum, sem komu í ljós í fyrri skoðun, sem framkvæmd var af hálfu aðildarríkis eða undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit,

c) gangi úr skugga um að heildarástand skipsins sé fullnægjandi, þ.m.t. hreinlæti um borð í skipinu auk vélarúms og vistarvera.

2. Þegar annmarkar, sem ráða á bót á í næstu viðkomuhöfn, hafa verið skráðir í skoðunargagnagrunninn, að lokinni skoðun, sem um getur í 1. mgr., mega lögbær yfirvöld í næstu viðkomuhöfn ákveða að framkvæma ekki sannprófanirnar sem um getur í a- og c-lið 1. mgr.

3. Framkvæma skal nákvæmari skoðun, þ.m.t. frekari sannprófun á því hvort farið sé að kröfum um rekstrarskýlyrði um borð, hvenær sem augljós ástæða er til að ætla, að lokinni skoðuninni sem um getur í 1. mgr., að ástand skips, búnaðar þess eða áhafnar sé ekki að verulegu leyti í samræmi við viðeigandi kröfur samnings.

„Gild ástæða“ skal vera til staðar ef skoðunarmaður finnur sannanir sem, samkvæmt faglegu mati hans, kalla á nákvæmari skoðun á skipinu, búnaði þess eða áhöfn.

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

*14. gr.***Víðtækar skoðanir**

1. Eftirfarandi flokkar skipa eiga að sæta víðtækri skoðun í samræmi við lið 3A og 3B í II. hluta í I. viðauka:

- skip með snið sem vísar til mikillar áhættu,
- farþegaskip, oliuflutningaskip, gas- eða efnaflutningaskip eða búlkaskip, eldri en 12 ára,
- skip með snið sem vísar til mikillar áhættu eða farþegaskip, oliuflutningaskip, gas- eða efnaflutningaskip eða búlkaskip, sem eru eldri en 12 ára, ef um er að ræða forgangþætti eða óvænta þætti,
- skip sem þurfa að sæta endurtekinni skoðun í kjölfar úrskurðar um aðgangsbann sem gefinn er út í samræmi við 16. gr.

2. Útgerð skips eða skipstjóri þess skal tryggja að nægilegur tími sé til umráða í rekstraráætluninni svo víðtæk skoðun geti farið fram.

Með fyrirvara um eftirlitsráðstafanir, sem krafist er af verndarástæðum, skal skipið liggja áfram í höfninni þar til skoðun er lokið.

3. Við móttöku tilkynningar frá skipi, áður en það sætir reglubundinni, víðtækri skoðun, skal lögbært yfirvald upplýsa viðkomandi aðila ef ekki verður framkvæmd víðtæk skoðun á skipinu.

4. Kveðið er á um umfang víðtækrar skoðunar, þ.m.t. áhættuviðin sem á að skoða í VII. viðauka. Framkvæmdastjórnin skal, í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 31. gr., samþykkja ráðstafanir til að framfylgja VII. viðauka.

*15. gr.***Leiðbeiningar og verklagsreglur um öryggi og vernd**

1. Aðildarríkin skulu tryggja að skoðunarmenn þeirra fari eftir þeim verklagsreglum og leiðbeiningum sem tilgreindar eru í VI. viðauka.

2. Að því er varðar verndarleit skulu aðildarríkin beita viðeigandi verklagsreglum, sem settar eru fram í VI. viðauka við þessa tilskipun, gagnvart öllum skipum sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 725/2004 Evrópuþingsins og ráðsins⁽¹⁾ sem hafa viðkomu í höfnum þeirra og akkerislægjum, nema þau sigli undir fána hafnaríkisins þar sem skoðunin fer fram.

3. Ákvæði 14. gr. þessarar tilskipunar, að því er varðar víðtækar skoðanir, skulu gilda um ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem um getur í a- og b-lið 2. gr. tilskipunar 1999/35/EB.

Þegar skip hefur verið skoðað, í samræmi við 6. og 8. gr. tilskipunar 1999/35/EB, af hálfu gistiríkis, sem er ekki fánaríki skipsins, skal skrá slíka sérstaka skoðun sem nákvæmari skoðun eða víðtæka skoðun, eftir því sem við á, í skoðunargagnagrunninn og hafa það til hliðsjónar, í tengslum við 10., 11. og 12. gr. þessarar tilskipunar, og við útreikning á efnudum hvers aðildarríkis fyrir sig á skoðunarskyldum sínum, að svo miklu leyti sem tekið er á öllum atriðunum sem um getur í VII. viðauka við þessa tilskipun.

Með fyrirvara um rekstrarstöðvun ekjuferju eða háhraðafarþegafars, sem ákveðin er í samræmi við 10. gr. tilskipunar 1999/35/EB, skulu ákvæði þessarar tilskipunar, að því er varðar úrbætur á annmörkum, farbann, aðgangsbann, eftirfylgniskoðanir, farbann og aðgangsbann, eins og við á, gilda.

4. Ef nauðsyn krefur er framkvæmdastjórninni heimilt, í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 31. gr., að setja reglur um samræmda framkvæmd 1. og 2. mgr. þessarar greinar.

*16. gr.***Ráðstafanir varðandi aðgangsbann fyrir tiltekin skip**

1. Aðildarríki skal sjá til þess að sérhvert skip:

- sem siglir undir fána ríkis sem er á svarta listanum sökum hárrar farbannstíðni, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga, sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn, og er birtur árlega, af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, og sem farbann hefur verið lagt á eða sem hefur sætt úrskurði um rekstrarstöðvun, samkvæmt tilskipun 1999/35/EB, oftar en tvisvar sinnum á síðastliðnum 36 mánuðum í höfn eða akkerislægi aðildarríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit, eða
- sem siglir undir fána ríkis sem er á grúa listanum sökum hárrar farbannstíðni, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga, sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn, og er birtur árlega, af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, og sem farbann hefur verið lagt á eða sem hefur sætt úrskurði um rekstrarstöðvun, samkvæmt tilskipun 1999/35/EB, oftar en tvisvar sinnum á síðastliðnum 24 mánuðum í höfn eða akkerislægi aðildarríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit

verði bannaður aðgangur að eigin höfnum og akkerislægjum nema í tilvikum sem lýst er í 6. mgr. 21. gr.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 129, 29.4.2004, bls. 6.

Aðgangsbann skal öðlast gildi um leið og skip siglir úr höfn eða frá akkerislægi þar sem farbann hefur verið lagt á það í þriðja sinni og þar sem úrskurður um aðgangsbann hefur verið gefinn út.

2. Úrskurð um aðgangsbann má einungis afturkalla að þremur mánuðum liðnum frá útgáfu hans og þegar skilyrði 3. til 9. mgr. VIII. viðauka hafa verið uppfyllt.

Ef skipið sætir aðgangsbanni öðru sinni skal tímabilið vera 12 mánuðir.

3. Sérhvert síðara farbann í höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins skal verða til þess að skipinu sé bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins. Afturkalla má þennan þriðja úrskurð um aðgangsbann að 24 mánuðinum liðnum frá útgáfu hans og því aðeins:

— að skipið sigli undir fána ríkis með farbannstíðni sem veldur því að það fer hvorki á svarta né grúa listann sem um getur í 1. mgr.,

— að lögboðin skirteini og flokkunarskirteini skipsins séu gefin út af hálfu stofnunar eða stofnana sem viðurkenndar eru samkvæmt reglugerð (EB) nr. 391/2009 Evrópuþingsins og ráðsins frá 23. apríl 2009 um sameiginlegar reglur og staðla um stofnanir sem sjá um skipaskoðun og skipaæftirlit (endurútgöfin) ⁽¹⁾,

— að skipið sé gert út af félagi, sem sýnir góða frammistöðu, í samræmi við 1. lið I. hluta í I. viðauka, og

— að skilyrðin í 3. til 9. mgr. VIII. viðauka séu uppfyllt.

Sérhvert skip, sem uppfyllir ekki viðmiðanirnar sem tilgreindar eru í þessari málsgrein, að loknu 24 mánaða tímabili frá því að úrskurðurinn var gefinn út, skal vera bannaður aðgangur varanlega að öllum höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins.

4. Hvers konar síðara farbann í höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins, að loknu þriðja aðgangsbanni, skal verða til þess að skipinu verði bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins.

5. Að því er þessa grein varðar skulu aðildarríkin fara að verklagsreglunum sem mælt er fyrir um í VIII. viðauka.

17. gr.

Skýrsla um skoðun til skipstjóra

Að aflokinni skoðun, nákvæmari skoðun eða viðtækri skoðun skal skoðunarmaður taka saman skýrslu í samræmi við IX. viðauka. Skipstjóra skal afhent afrit af skoðunarskýrslunni.

18. gr.

Kærur

Allar kærur skulu fara í frummat með hraði af hálfu lögbærs yfirvalds. Á grunni slíks mats skal vera unnt að ákveða hvort kæra sé réttlætanagerleg.

Sé raunin sú skal lögbært yfirvald grípa til nauðsynlegra aðgerða, í tengslum við kærana, einkum tryggja að allir þeir sem kæran varðar með beinum hætti geti komið sjónarmiðum sínum á framfæri.

Ef lögbært yfirvald kemst að þeirri niðurstöðu að kæran sé augljóslega tilefnislaus skal það upplýsa kæranda um niðurstöðu sína og þær ástæður sem liggja þar að baki.

Ekki skal upplýsa skipstjóra eða eiganda skips um deili á kærandanum. Skoðunarmaðurinn skal sjá til þess að trúnaðarleynd sé virt ef viðtöl eru tekin við skipverja.

Aðildarríki skulu upplýsa yfirvöld í fánaríki, auk þess að senda afrit til Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (ILO), ef við á, um kærur sem eru ekki augljóslega tilefnislausar og um eftirfylgniáðgerðir sem gripið er til.

19. gr.

Úrbætur og farbann

1. Lögbært yfirvald skal ganga úr skugga um að verið sé að ráða bót á eða að ráðin verði bót á staðfestum annmörkum eða annmörkum sem komu í ljós við skoðun í samræmi við samningana.

2. Ef um er að ræða annmarka, sem sannanlega stofna öryggi og heilbrigði manna eða umhverfinu í hættu, skulu lögbær yfirvöld hafnarríkisins þar sem skipið er skoðað tryggja að farbann sé lagt á skipið eða þeirri starfsemi, sem innt var að hendi þegar annmarkarnir uppgötvuðust, verði hætt. Hvorki skal úrskurður um farbann afturkallaður né kröfunni um stöðvun starfsemi aflétt fyrr en hættan er liðin hjá eða fyrr en yfirvaldið gengur úr skugga um að skipið geti, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða, sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda starfseminni áfram þar án þess að öryggi og heilbrigði farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu eða öryggi annarra skipa sé stefnt í hættu eða án þess að sjávarumhverfi sé ógnað með ótilhlýðilegum hætti.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 11.

3. Þegar skoðunarmaður leggur faglegan dóm á það hvort farbann skuli lagt á skip eða ekki skal hann hafa til hliðsjónar viðmiðanirnar sem mælt er fyrir um í X. viðauka.

4. Leiði skoðun í ljós að skipið sé ekki búið starfhæfum siglingarita, þegar notkun slíks rita er skyldubundin í samræmi við tilskipun 2002/59/EB, skal lögbært yfirvald sjá til þess að farbann sé lagt á skipið.

Ef ekki er hægt að ráða bót á slíkum annmarka í farbannshöfn getur lögbæra yfirvaldið annaðhvort heimilað skipinu að halda áfram til viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar næst farbannshöfn, þar sem þegar í stað verður ráðin bót á annmarkanum, eða þess verður krafist að það verði gert eigi síðar en innan 30 daga eins og kveðið er á um í leiðbeiningunum sem samdar voru á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkisefirlit. Af þessum ástæðum skal málsmeðferðin, sem mælt er fyrir um í 21. gr., gilda.

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

6. Ef farbann er lagt á skip skal lögbært yfirvald þegar í stað tilkynna skriflega, og láta fylgja skýrslu um skoðunina, til yfirvalds í fánaríki eða, þegar það er ekki hægt, til ræðismanns eða, í fjarveru hans, til næsta fulltrúa utanríkisþjónustu ríkisins, um þær ástæður sem ollu því að ihlutun var talin nauðsynleg. Auk þess skal, þegar það á við, einnig tilkynna um tilnefnda skoðunarmenn eða viðurkenndar stofnanir sem bera ábyrgð á útgáfu flokkunarskírteina eða lögboðinna skírteina í samræmi við samninga.

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

8. Þegar hafnarríkisefirliti er beitt, samkvæmt þessari tilskipun, skal gera allt, sem hægt er, til að forðast að farbann sé lagt á skipið eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt. Ef lagt er farbann á skip eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt skal eigandi þess eða útgerð eiga rétt á bótum fyrir hvers konar tapi eða tjóni sem hún hefur orðið fyrir. Í hvert skipti sem meint eða ótilhlýðilegt farbann hefur verið lagt á skip eða það tafið skal sönnunarbyrði þess hvíla á herðum eiganda skipsins eða útgerðar þess.

9. Í því skyni að komast hjá þrengslum í höfn má lögbært yfirvald heimila að skip sem farbann hefur verið lagt á verði fært til annars hluta hafnar sé það öruggt. Þó skal hætta á þrengslum í höfn ekki vera til fyrirstöðu þegar ákvörðun um farbann eða um niðurfellingu farbanns er tekin.

Hafnaryfirvöld eða -aðilar skulu eiga samvinnu við lögbært yfirvald með það í huga að greiða fyrir móttöku skipa sem farbann hefur verið lagt á.

10. Hafnaryfirvöld eða -aðilar skulu upplýstir við fyrsta tækifæri um það hvenær úrskurður um farbann er gefinn út.

20. gr.

Áfrýjunarréttur

1. Eigandi skips eða útgerð þess eða fulltrúi hennar í aðildarríki hefur rétt til að áfrýja ákvörðun lögbæra yfirvaldsins um farbann eða aðgangsbann. Áfrýjun ógildir ekki ákvörðun um farbann eða aðgangsbann.

2. Aðildarríkin skulu koma á og viðhafa viðeigandi málsmeðferð, í þessu skyni, í samræmi við landslög þeirra.

3. Lögbær yfirvöld skulu, með viðeigandi hætti, veita skipstjóra skips, sem um getur í 1. mgr., upplýsingar um áfrýjunarréttinn og hagnýtt fyrirkomulag sem tengist honum.

4. Þegar úrskurður um farbann er afturkallaður eða aðgangsbanni aflétt eða breytt í kjölfar kæru eða óskar af hálfu eiganda eða útgerðar skips eða fulltrúa hennar:

a) skulu aðildarríkin tryggja að skoðunargagnagrunninum sé breytt til samræmis við það án tafar,

b) skal aðildarríkið, sem gefur út úrskurð um farbann eða úrskurð um aðgangsbann, tryggja að upplýsingarnar, sem eru birtar í samræmi við 26. gr., séu leiðréttar innan 24 klukkustunda frá því að slíkur úrskurður er gefinn út.

21. gr.

Eftirfylgni í kjölfar skoðana og farbanns

1. Ef ekki er hægt að bæta úr annmörkunum, skv. 2. mgr. 19. gr., í skoðunarhöfn getur lögbæra yfirvaldið í aðildarríkinu heimilað viðkomandi skipi að halda án óþarfa tafar til viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar næst farbannshöfn, samkvæmt ákvörðun skipstjóra og hlutaðeigandi yfirvalda þar sem framhaldsaðgerðir geta farið fram, að því tilskildu að farið sé að þeim skilyrðum sem lögbært yfirvald fánaríkis setur og aðildarríkið samþykkir. Slík skilyrði skulu tryggja að skipið geti haldið áfram ferð sinni án þess að öryggi og heilbrigði farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu, öðrum skipum sé hætta búið eða sjávarumhverfi ógnað með óskynsamlegum hætti.

2. Ef ákvörðun um að senda skip til skipaviðgerðarstöðvar er tekin sökum þess að ekki var farið að ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO A. 744(18), annaðhvort að því er varðar skjöl skipsins eða að því er varðar bilanir í burðarvirki skipsins og annmarka, mega lögbær yfirvöld krefjast þess að nauðsynlegar þykktarmælingar verði framkvæmdar í farbannshöfn áður en skipinu er heimilað að sigla.

3. Við þær aðstæður sem um getur í 1. mgr. skulu lögbæru yfirvöldin í aðildarríkinu þar sem skoðunarhöfnin er tilkynna lögbæru yfirvaldi í ríkinu þar sem skipaviðgerðarstöðin er, aðilunum, sem um getur í 6. mgr. 19. gr., og öðrum yfirvöldum, eftir því sem við á, um öll skilyrði sem sett eru fyrir sjóferðinni.

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

4. Aðildarríki skulu gera ráðstafanir til þess að tryggja að skipum, sem um getur í 1. mgr., sé bannaður aðgangur að öllum höfnum og akkerislægjum innan Bandalagsins þegar þau halda til hafs:

- a) án þess að uppfylla skilyrðin, sem sett eru af hálfu lögbærs yfirvalds aðildarríkis í skoðunarhöfn, eða
- b) sem neita að fara að gildandi kröfum samninganna með því að halda ekki til tilgreindrar skipaviðgerðarstöðvar.

Slíkt bann skal vera við lýði þar til eigandinn eða útgerðin leggur fram sannanir svo fullnægjandi sé að mati lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu þar sem skipið var dæmt vanbúið sem sýna að skipið uppfylli að öllu leyti gildandi kröfur samninganna.

5. Við aðstæður, sem um getur í a-lið 4. mgr., skal lögbært yfirvald í aðildarríkinu, þar sem skipið var dæmt vanbúið, gera lögbærum yfirvöldum allra hinna aðildarríkjanna tafarlaust viðvart um það.

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

Áður en skipi er meinaður aðgangur að höfn getur aðildarríkið ráðfært sig við yfirvald í fánaríki hlutaðeigandi skips.

6. Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. getur viðeigandi yfirvald hafnarríkis heimilað skipum aðgang að tiltekinni höfn eða akkerislægi ef um er að ræða óviðráðanlegar aðstæður eða forgangspætti sem tengjast öryggissjónarmiðum, sem veða þyngra, eða nauðsynlegt reynist að draga úr mengun eða lágmarka hættu á mengun eða ef nauðsynlegt reynist að ráða bót á annmörkum, að því tilskildu að eigandi, útgerð eða skipstjóri skipsins hafi gert fullnægjandi ráðstafanir, sem lögbær yfirvöld í viðkomandi aðildarríki telja fullnægjandi, til að tryggja örugga komu í höfn.

22. gr.

Fagleg hæfni skoðunarmanna

1. Skoðanir skulu eingöngu framkvæmdar af skoðunarmönnum sem uppfylla hæfniskröfurnar, sem tilgreindar eru í XI. viðauka, og hafa heimild, af hálfu lögbærs yfirvalds, til að framkvæma hafnarríkiseftirlit.

2. Ef lögbært yfirvald í hafnarríki getur ekki kallað til faglega sérfræðinga má skoðunarmaður þessa lögbæra yfirvalds fá aðstoð frá einstaklingi með tilskilda sérfræðipækkingu.

3. Lögbær yfirvöld, skoðunarmennirnir, sem framkvæma hafnarríkiseftirlit og einstaklingarnir, sem aðstoða þá, mega hvorki hafa viðskiptahagsmuna að gæta í skoðunarhöfn né í þeim skipum sem skoðuð eru og skoðunarmenn skulu ekki heldur vera ráðnir hjá frjálsum félagasamtökum eða taka að sér vinnu fyrir hönd frjálsra félagasamtaka sem gefa út lögboðin skírteini og flokkunarskírteini eða framkvæma það eftirlit, sem krafist er, til útgáfu þessara skírteina handa skipum.

4. Hver skoðunarmaður skal bera á sér persónulegt skjal í formi kennivottorðs sem gefið er út af lögbærum yfirvöldum í samræmi við tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 96/40/EB frá 25. júní 1996 um að taka upp sameiginlega fyrirmynd að kennivottorði fyrir skoðunarmenn sem sjá um hafnarríkiseftirlit⁽¹⁾.

5. Aðildarríkin skulu tryggja að gengið sé úr skugga um hæfni skoðunarmanna og að þeir uppfylli lágmarkskröfurnar, sem um getur í XI. viðauka, áður en þeir fá heimild til að framkvæma skoðanir og það sé gert reglulega þaðan í frá í ljósi þjálfunaráætlunarinnar sem um getur í 7. mgr.

6. Aðildarríkin skulu tryggja að skoðunarmenn fái viðeigandi þjálfun í tengslum við breytingar á hafnarríkiseftirlitskerfinu sem beitt er í Bandalaginu og eins og mælt er fyrir um í þessari tilskipun og breytingum á samningunum.

7. Í samstarfi við aðildarríkin skal framkvæmdastjórnin þróa og efla samræmt kerfi Bandalagsins um þjálfun og hæfnismat á skoðunarmönnum við hafnarríkiseftirlit af hálfu aðildarríkjanna.

(¹) Stjtið. EB L 196, 7.8.1996, bls. 8.

23. gr.

Skýrslur frá hafnsögumönnum og hafnaryfirvöldum

1. Aðildarríki skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að hafnsögumenn þeirra, sem starfa við að leggja skipum að eða frá bryggju eða starfa um borð í skipum á leið til hafnar eða sigla milli hafna innan aðildarríkis, upplýsi lögbær yfirvöld hafnarríkis eða strandríkis tafarlaust, eins og við á, ef þeir komast að því við dagleg skyldustörf sín að um sé að ræða greinilegan vanbúnað þannig að það gæti ógnað öryggi skipsins á siglingu eða stefnt sjávarumhverfi í hættu.

2. Ef hafnaryfirvöld eða -aðilar komast að því við dagleg skyldustörf sín að skip í höfn þeirra er greinilega vanbúið með þeim hætti að það gæti ógnað öryggi skipsins eða stefnt sjávarumhverfi í ótilhlýðilega hættu skulu þessi hafnaryfirvöld eða -aðilar tafarlaust tilkynna það til lögbærs yfirvalds hlutaðeigandi hafnarríkis.

3. Aðildarríki skulu krefjast þess að hafnsögumenn og hafnaryfirvöld eða -aðilar tilkynni a.m.k. eftirfarandi upplýsingar á rafrænu formi þegar unnt er:

- upplýsingar um skipið (nafn, IMO-auðkennisnúmer, kallmerki og fána),
- upplýsingar um siglinguna (síðustu viðkomuhöfn, ákvörðunarhöfn),
- lýsingu á greinilegum vanbúnaði um borð.

4. Aðildarríkin skulu tryggja að gripið sé til viðeigandi aðgerða til eftirfylgni ef hafnsögumenn og hafnaryfirvöld eða -aðilar tilkynna um greinilegan vanbúnað og skulu aðildarríkin skrá upplýsingar um þær aðgerðir sem gripið var til.

5. Framkvæmdastjórninni er heimilt, í samræmi við reglunefndarmedferðina, sem kveðið er á um í 2. mgr. 31. gr., að samþykkja ráðstafanir til framkvæmdar þessari grein, þ.m.t. samræmt, rafrænt snið og verklagsreglur fyrir hafnsögumenn og hafnaryfirvöld eða -aðila til að tilkynna um greinilegan vanbúnað og um aðgerðir til eftirfylgni sem aðildarríki grípa til.

24. gr.

Skoðunargagnagrunnur

1. Framkvæmdastjórnin skal þróa, viðhalda og uppfæra skoðunargagnagrunninn byggðan á sérfræðipækkingu og reynslu sem fengist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.

Skoðunargagnagrunnurinn skal innihalda allar þær upplýsingar sem krafist er til framkvæmdar skoðunarkerfinu, sem sett er á

lagginnar, samkvæmt þessari tilskipun, og skal fela í sér þá virkni sem mælt er fyrir um í XII. viðauka.

2. Aðildarríkin skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að upplýsingarnar um raunverulegan komutíma og raunverulegan brottfarartíma allra skipa, sem hafa viðkomu í höfnum og akkerislægjum þeirra, ásamt auðkenni hlutaðeigandi hafnar, séu færðar inn í skoðunargagnagrunninn innan hæfilegra tímamarka fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins sem um getur í s-lið 3. gr. tilskipunar 2002/59/EB. Þegar þau hafa fært þessar upplýsingar inn í skoðunargagnagrunninn, fyrir milligöngu SafeSeaNet-kerfisins, eru aðildarríkin undanþegin þeirri kvöð að leggja fram gögn í samræmi við málsgrein 1.2 og a- og b-lið 2. mgr. í XIV. viðauka við þessa tilskipun.

3. Aðildarríkin skulu tryggja að upplýsingarnar, sem tengjast skoðunum sem hafa verið framkvæmdar í samræmi við þessa tilskipun, séu færðar inn í skoðunargagnagrunninn um leið og lokið hefur verið við að skrifa skoðunarskýrsluna eða farbanni verið aflétt.

Aðildarríkin skulu tryggja að upplýsingarnar, sem færðar eru í skoðunargagnagrunninn, séu fullgiltar til birtingar innan 72 klukkustunda.

4. Á grunni skoðunargagnanna, sem aðildarríkin leggja fram, skal framkvæmdastjórnin geta sótt í skoðunargagnagrunninn hvers konar viðeigandi gögn, sem varða framkvæmd þessarar tilskipunar, sérstaklega um áhættusnið skipsins, um skip sem komið er að skoðun hjá, um ferðir skipa og um skoðunarskyldur hvers aðildarríkis

Aðildarríkin skulu hafa aðgang að öllum upplýsingum sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn og hafa þýðingu fyrir framkvæmd verklagsreglna þessarar tilskipunar um skoðun.

Aðildarríkin og þriðju undirritunaraðilar að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit skulu fá aðgang að hvers konar gögnum, sem þau hafa skráð í skoðunargagnagrunninn, og að gögnum um skip sem sigla undir fána þeirra.

25. gr.

Upplýsingaskipti og samvinna

Hvert aðildarríki skal sjá til þess að hafnaryfirvöld eða -aðilar og önnur viðeigandi yfirvöld eða aðilar sjái lögbærum yfirvöldum um hafnarríkiseftirlit fyrir eftirtöldum tegundum upplýsinga sem þau hafa í fórum sínum:

- upplýsingar, sem tilkynnt er um í samræmi við 9. gr. og III. viðauka,

- upplýsingar um skip þar sem farist hefur fyrir að tilkynna um hvers konar upplýsingar í samræmi við kröfur þessarar tilskipunar og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2000/59/EB frá 27. nóvember 2000 um aðstöðu í höfnum til að taka á móti úrgangi skipa og farmleifum⁽¹⁾ og tilskipunar 2002/59/EB, auk þess, ef við á, reglugerðar (EB) nr. 725/2004,
- upplýsingar um skip sem hafa haldið til hafs án þess að hafa uppfyllt ákvæði 7. eða 10. gr. tilskipunar 2000/59/EB,
- upplýsingar um skip sem hefur verið meinaður aðgangur að höfn eða vísað frá höfn af verndarástæðum,
- upplýsingar um greinilegan vanbúnað í samræmi við 23. gr.

26. gr.

Birting upplýsinga

Framkvæmdastjórnin skal gera aðgengilegar og viðhalda á opinberu vefsetri upplýsingum um skoðanir, farbann og aðgangsbann, í samræmi við XIII. viðauka, þar sem byggt er á sérfræðipækkingu og reynslu sem fengist hefur á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikisefirlit.

27. gr.

Birting skrár yfir félög með lélega og mjög lélega frammistöðu

Framkvæmdastjórnin skal afla og birta reglulega á opinberu vefsetri upplýsingar, sem tengjast félögum sem teljast hafa lélega eða mjög lélega frammistöðu í þrjá mánuði eða lengur, með tilliti til mats á áhættusniði skips sem um getur í I. hluta I. viðauka.

Framkvæmdastjórnin skal, í samræmi við reglunefndarmeðferðina, sem kveðið er á um í 2. mgr. 31. gr., samþykkja reglur um framkvæmd þessarar greinar þar sem tilgreindar eru aðferðir við birtinguna.

28. gr.

Endurgreiðsla kostnaðar

1. Ef skoðanirnar, sem um getur í 13. og 14. gr., staðfesta eða leiða í ljós annmarka í tengslum við kröfur samningar og réttlæta þannig að farbann sé lagt á skip skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar á venjulegu uppgjörstímabili falla á eiganda skipsins, útgerð þess eða fulltrúa hans í hafnarrikinu.
2. Eigandi eða útgerð skips skal krafín um greiðslu alls kostnaðar í tengslum við skoðanir, sem framkvæmdar eru af lögbærum yfirvöldum aðildarríkis, samkvæmt ákvæðum 16. gr. og 4. mgr. 21. gr.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 332, 28.12.2000, bls. 81.

3. Sé farbann lagt á skip skal eigandi eða útgerð skipsins bera allan kostnað í tengslum við farbann í höfn.

4. Farbanni skal ekki aflétt fyrr en full greiðsla hefur borist eða fullnægjandi tryggingar verið settar fyrir endurgreiðslu kostnaðar.

29. gr.

Gögn til að fylgjast með framkvæmd

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

30. gr.

Eftirlit með því hvort aðildarríki fari eftir reglum og frammistöðu þeirra

Til að tryggja árangursríka framkvæmd þessarar tilskipunar og til að hafa eftirlit með því hvernig hafnarrikisefirlitskerfi Bandalagsins starfar í heild sinni í samræmi við i. lið b-liðar 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 1406/2002 skal framkvæmdastjórnin safna nauðsynlegum upplýsingum og heimsækja aðildarríkin.

31. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) sem komið var á fót með 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2099/2002⁽²⁾.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

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

3. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.-4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

32. gr.

Málsmeðferð vegna breytinga

Framkvæmdastjórnin skal:

- a) aðlaga viðaukana, nema I. viðauka, í því skyni að taka tillit til breytinga, sem hafa orðið á löggjöf Bandalagsins um siglingaöryggi og vernd, sem hefur öðlast gildi, og samningunum, alþjóðakóðum og ályktunum hlutaðeigandi alþjóðastofnana og þróunar á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarrikisefirlit,

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 324, 29.11.2002, bls. 1.

b) breyta skilgreiningum þar sem vísað er til samninga, alþjóðakóða og ályktana ásamt löggjafar Bandalagsins sem varða þessa tilskipun.

Samþykking skal þessar ráðstafanir, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar, í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem um getur í 3. mgr. 31. gr.

Undanskilja má breytingar á alþjóðasamningunum, sem um getur í 2. gr., gildissviði þessarar tilskipunar skv. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 2099/2002.

33. gr.

Framkvæmdarreglur

Þegar framkvæmdastjórnin setur framkvæmdarreglurnar, sem um getur í 4. mgr. 8. gr., 3. mgr. 10. gr., 4. mgr. 14. gr., 4. mgr. 15. gr., 5. mgr. 23. gr. og 27. gr. í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. og 3. mgr. 31. gr., skal hún gæta þess sérstaklega að þessar reglur taki tillit til þeirrar sérfræðipækkingar og reynslu sem áunnist hefur í Bandalaginu og á vettvangi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit.

34. gr.

Refsiákvæði

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

35. gr.

Endurskoðun

Eigi síðar en 30. júní 2012 skal framkvæmdastjórnin endurskoða framkvæmd þessarar tilskipunar. Í endurskoðuninni verður m.a. athugað að hvaða marki farið er að kröfum um heildarskoðunarskyldu Bandalagsins, sem mælt er fyrir um í 5. gr., hve margir skoðunarmanna annast hafnarríkiseftirlit í hverju aðildarríki, hve margar skoðanir hafa verið framkvæmdar og að hvaða marki staðið er við árlega skoðunarskyldu af hálfu hvers aðildarríkis og framkvæmd 6., 7. og 8. gr.

Framkvæmdastjórnin skal senda niðurstöður endurskoðunarinnar til Evrópuþingsins og ráðsins og skal ákvarða, á grundvelli hennar, hvort nauðsynlegt sé að gera tillögu um breytingartilskipun eða frekari löggjöf á þessu sviði.

36. gr.

Framkvæmd og tilkynningar

1. Aðildarríkin skulu samþykka og birta nauðsynleg lög og stjórnslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 31. desember 2010.

Þau skulu beita þessum ákvæðum frá 1. janúar 2011.

2. Þegar aðildarríkin samþykka þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Í þeim skal einnig vera yfirlýsing um að líta beri á tilvísanir í gildandi lögum og stjórnslufyrirmælum í tilskipunina, sem er felld niður með þessari tilskipun, sem tilvísanir í þessa tilskipun. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun og hvernig yfirlýsingin skal sett fram.

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

4. Auk þess skal framkvæmdastjórnin upplýsa Evrópuþingið og ráðið reglulega um það hvernig framkvæmd þessarar tilskipunar miðar innan aðildarríkjanna, einkum með það í huga að ná fram samræmdri beitingu skoðunarkerfisins innan Bandalagsins.

37. gr.

Niðurfelling

Tilskipun 95/21/EB, eins og henni var breytt með tilskipununum sem tilgreindar eru í A-hluta XV. viðauka er hér með felld úr gildi frá og með 1. janúar 2011, með fyrirvara um skuldbindingar aðildarríkjanna að því er varðar fresti til að lögleiða tilskipanirnar sem eru tilgreindar í B-hluta XV. viðauka.

Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu tilskipunina sem tilvísanir í þessa tilskipun og skulu þær lesnar með hliðsjón af samsvörunartöflunni í XVI. viðauka við þessa tilskipun.

38. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins.

39. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg, 23. apríl 2009

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

H.-G. PÖTTERING

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

P. NEČAS

forseti.

I. viðauki

ÞÆTTIR HAFNARRÍKISEFTIRLITSKERFIS BANDALAGSINS

(sem um getur í 5. gr.)

Hafnarríkiseftirlitskerfi Bandalagsins skal taka til eftirtalinna þátta:

I. Áhættusnið skips

Áhættusnið skips skal ákveðið á grunni tiltekinna almennra og sögulegra breytna sem hér segir:

1. Almennar breytur

a) Tegund skips

Meiri áhætta telst fylgja farþegaskipum, olíu- og efnaflutningaskipum, gasflutningaskipum og búlkaskipum en öðrum tegundum skipa.

b) Aldur skips

Meiri hætta telst fylgja skipum sem eru eldri en 12 ára en nýrri skipum.

c) Frammistaða fánaríkis

i. Meiri áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis með háa farbannstíðni innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, en öðrum skipum.

ii. Minni áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis með lága farbannstíðni innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, en öðrum skipum.

iii. Minni áhætta telst fylgja skipum, sem sigla undir fána ríkis þar sem úttekt hefur farið fram og, ef við á, áætlun um aðgerðir til úrbóta hefur verið lögð fram, en öðrum skipum, hvorttveggja í samræmi við ramma og verklagsreglur fyrir valkvætt úttektarkerfi aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Um leið og ráðstafanirnar, sem um getur í 3. mgr. 10. gr., hafa verið samþykktar skal fánaríki slíks skips sýna fram á að það uppfylli ákvæði kóðans um framkvæmd lögbundinna gerninga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

d) Viðurkenndar stofnanir

i. Skipum, sem hafa fengið úthlutað skirteinum frá viðurkenndum stofnunum með lélegt eða mjög lélegt frammistöðumat með tilliti til farbannstíðni þeirra innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, er talin fylgja meiri áhætta en öðrum skipum.

ii. Skipum, sem hafa fengið úthlutað skirteinum frá viðurkenndum stofnunum með hátt frammistöðumat með tilliti til farbannstíðni þeirra innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, er talin fylgja minni áhætta en öðrum skipum.

iii. Skip með skirteini sem gefin hafa verið út af stofnunum, viðurkenndum samkvæmt skilmálum reglugerðar (EB) nr. 391/2009.

e) Frammistaða félags

i. Meiri áhætta telst fylgja skipum frá félagi með lélega eða mjög lélega frammistöðu með tilliti til fjölda annmarka og farbannstíðni skipa þess innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, en öðrum skipum.

ii. Minni áhætta telst fylgja skipum frá félagi með góða frammistöðu, með tilliti til tíðni annmarka og farbanns skipa þess innan Bandalagsins og á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, en öðrum skipum.

2. Sögulegar breytur

- i. Meiri áhætta telst fylgja skipum, sem farbann hefur verið lagt á oftar en einu sinni, en öðrum skipum.
- ii. Minni áhætta telst fylgja skipum sem hafa, í skoðunum sem framkvæmdar voru á tímabilinu, sem um getur í II. viðauka, færri annmarka en þá sem um getur í II. viðauka, en öðrum skipum.
- iii. Minni áhætta telst fylgja skipum sem hafa ekki sætt farbanni á tímabilinu sem um getur í II. viðauka, en öðrum skipum.

Áhættubreyturnar skulu lagðar saman með því að gefa þeim vægi sem endurspeglar hlutfallsleg áhrif hverrar breytu á heildaráhættuna sem tengist skipinu í því skyni að ákvarða eftirtalin áhættusnið skips:

- sem vísar til mikillar áhættu,
- sem vísar til staðaláhættu,
- sem vísar til lítillar áhættu.

Við ákvörðun þessara áhættusniða skal leggja meiri áherslu á breytur fyrir tegund skips, frammistöðu fánaríkis, viðurkenndar stofnanir og frammistöðu félags.

II. Skoðun skipa

1. Reglubundnar skoðanir

Reglubundnar skoðanir skulu framkvæmdar með fyrirfram ákvörðuðu millibili. Ákvarða skal tíðni þeirra með hliðsjón af áhættusniði skips. Reglubundnar skoðanir skipa með snið sem vísar til mikillar áhættu skulu vera eigi sjaldnar en á sex mánaða fresti. Millibil reglubundinna skoðana skipa með annað áhættusnið skal aukast eftir því sem áhættan minnkar.

Aðildarríki skulu framkvæma reglubundna skoðun:

- -á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit á næstliðnum sex mánuðum; skip með snið sem vísar til mikillar áhættu verða skoðunarskyld frá og með fimmta mánuðinum,
- -á sérhverju skipi með snið sem vísar til staðaláhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit á næstliðnum 12 mánuðum; skip með snið sem vísar til staðaláhættu verða skoðunarskyld frá og með tíunda mánuðinum,
- -á sérhverju skipi með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað í höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, á næstliðnum 36 mánuðum; skip með snið sem vísar til lítillar áhættu verða skoðunarskyld frá og með 24. mánuðinum.

2. Viðbótarskoðanir

Skip sem falla undir eftirfarandi forgangspætti eða óvænta þætti skulu sæta skoðun án tillits til þess hve langt er um liðið frá því þau sættu reglubundinni skoðun síðast. Þörfin til að framkvæma viðbótarskoðun á grunni óvæntra þátta byggist þó á faglegu mati skoðunarmannsins.

2A. Forgangspættir

Skip sem falla undir eftirfarandi forgangspætti skulu skoðuð án tillits til þess hve langt er um liðið frá síðustu reglubundnu skoðun:

- skip sem hafa verið felld úr flokknum sínum eða strikuð út úr honum af öryggisástæðum frá síðustu skoðun innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit,
- skip sem skýrsla eða tilkynning hefur borist um frá öðru aðildarríki,
- skip sem ekki er hægt að bera kennsl á í skoðunargagnagrunninum,

- skip:
 - sem hafa lent í árekstri, tekið niðri eða strandað á leið sinni til hafnar,
 - sem hafa verið kærð fyrir meint brot á ákvæðum um losun skaðlegra efna eða frárennslis eða
 - sem hefur verið stjórnað með tilviljanakenndum eða ótryggjum hætti og ekki hefur verið farið að reglum samþykktum af Alþjóðasiglingamálastofnuninni um leiðastjórnun eða venjum og reglum um öruggar siglingar.

2B. Óvæntir þættir

Skip, sem falla undir eftirfarandi óvænta þætti, kunna að sæta skoðun án tillits til þess hve langt er liðið frá því þau sættu reglubundinni skoðun síðast. Ákvörðun um að framkvæma slíka viðbótarskoðun skal vera samkvæmt faglegu mati lögbærs yfirvalds:

- skip sem hafa ekki uppfyllt kröfur gildandi útgáfu tilmæla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um siglingu um siglingaleiðina inn í Eystrasalt,
- skip með skírteini sem eru gefin út af áður viðurkenndri stofnun en þar sem viðurkenningin hefur verið afturkölluð frá síðustu skoðun innan Bandalagsins eða á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit,
- skip þar sem hafnsögumenn eða hafnaryfirvöld eða -aðilar hafa tilkynnt um greinilegan vanbúnað sem gæti ógnað öruggri siglingu skipsins eða skaðað umhverfið í samræmi við 23. gr. þessarar tilskipunar,
- skip þar sem farist hefur fyrir að uppfylla viðeigandi tilkynningarskyldu sem um getur í 9. gr. þessarar tilskipunar, tilskipun 2000/59/EB, tilskipun 2002/59/EB og, ef við á, í reglugerð (EB) nr. 725/2004,
- 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 augljóslega ekki á rökum reista,
- skip sem farbann hefur áður verið lagt á fyrir meira en þremur mánuðum,
- skip sem tilkynnt hefur verið um að séu með útstandandi anmarka nema skip þar sem ráða þurfti bót á annmörkum innan 14 daga frá brottför og skip þar sem ráða þurfti bót á annmörkum fyrir brottför,
- skip, sem tilkynnt hefur verið um að eigi í erfiðleikum vegna farms síns, einkum að því er varðar skaðlegan og hættulegan farm,
- skip sem hafa verið starfrækt með þeim hætti að þau skapi hættu fyrir einstaklinga, eignir eða umhverfið,
- skip þar sem upplýsingar frá áreiðanlegum heimildarmönnum hafa sýnt að áhættubreytur þeirra séu aðrar en þær sem skráðar eru og því sé áhættustig þeirra í raun hærra.

3. Valfyrirkomulag

3A. Skip í I. forgangshópi skulu skoðuð sem hér segir:

- a) Viðtæk skoðun skal fara fram:
 - -á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum sex mánuðum,
 - -á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 12 mánuðum.
- b) Upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun, eins og við á, skal fara fram:
 - -á sérhverju skipi, öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldri en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 12 mánuðum.

- c) Ef um er að ræða forgangspátt:
- skal nákvæmari skoðun eða víðtæk skoðun fara fram, í samræmi við faglegt mat skoðunarmannsins, á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára,
 - skal nákvæmari skoðun skal fara fram á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára.

3B. Ákveði lögbært yfirvald að skoða skip í II. forgangshópi skal eftirfarandi gilda:

- a) Víðtæk skoðun skal fara fram:
- á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum fimm mánuðum,
 - á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 10 mánuðum eða
 - á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 24 mánuðum.
- b) Upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun, eins og við á, skal fara fram:
- á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára, með staðaláhættusnið og sem hefur ekki verið skoðað á næstliðnum tíu mánuðum eða
 - á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi eldra en 12 ára með snið sem vísar til lítillar áhættu og hefur ekki verið skoðað á næstliðnum 24 mánuðum.
- c) Ef um er að ræða óvæntan þátt:
- skal fara fram nákvæmari skoðun eða víðtæk skoðun, í samræmi við faglegt mat skoðunarmannsins, á sérhverju skipi með snið sem vísar til mikillar áhættu eða á sérhverju farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára,
 - skal fara fram nákvæmari skoðun á sérhverju skipi öðru en farþegaskipi, olíuflutningaskipi, gas- eða efnaflutningaskipi eða búlkaskipi sem er eldra en 12 ára.

II. VIÐAUKI

UPPSETNING ÁHÆTTUSNIÐS SKIPS

(sem um getur í 2. mgr. 10. gr.)

		Snið					
		Almennar breytur	Skip með snið sem vísar til mikillar áhættu (HRS)	Skip með staðaláhættusnið (SRS)	Skip með snið sem vísar til lítillar áhættu (LRS)		
Almennar breytur		Viðmiðanir	Vægispunktur	Viðmiðanir	Viðmiðanir		
1	Tegund skips	Efnaflutningaskip Gasflutningaskip Oliuflutningaskip Búlkaskip Farþegaskip	2	hvorki skip með snið sem vísar til mikillar áhættu né snið sem vísar til lítillar áhættu	Allar tegundir		
2	Aldur skips	Allar tegundir > 12 ára	1		Allir aldurshópar		
3a	Fráni	Svarti/grái/hvíti listi	Svartur – VHR, HR, M til HR		2	Hvítur	
			Svartur - MR		1		
3b.		Úttekt Alþjóðasiglingamálas tofnunarinnar	-		-	Já	
4a	Viðurkennd stofnun	Frammistaða	G (góð - H)		-	-	Góð (high)
			M (meðal - M)		-	-	-
			L (léleg - L)		Léleg	1	-
			ML (mjög léleg - VL)		Mjög léleg		-
4b		Viðurkennt af Evrópusambandinu	-		-	Já	
5	Félag	Frammistaða	G	-	-	Góð	
			M	-	-	-	
			L	Léleg	2	-	
				Mjög léleg		-	
Sögulegar breytur							
6	Fjöldi skráðra annmarka í hverri skoðun á næstliðnum 36 mánuðum	Annmarkar	Á ekki við	-	≤ 5 (a.m.k. ein skoðun framkvæmd á næstliðnum 36 mánuðum)		
7	Fjöldi farbanna á næstliðnum 36 mánuðum	Farbönn	≥ 2 farbönn	1	Ekkert farbann		

HRS eru skip sem uppfylla viðmiðanir sem nema heildarvægi 5 eða yfir í vægispunktum.

LRS eru skip sem uppfylla allar viðmiðanir um breytur sem vísa til lítillar áhættu.

SRS eru skip sem eru hvorki HRS né LRS.

*III. VIÐAUKI***TILKYNNING****(sem um getur í 1. mgr. 9. gr.)**

Upplýsingar sem tilkynna þarf í samræmi við 1. mgr. 9. gr.):

Upplýsingarnar sem tilgreindar eru hér á eftir skulu lagðar fram hjá hafnaryfirvöldum eða -aðilum eða hjá þeim yfirvöldum eða aðilum sem tilnefndir eru í þeim tilgangi, a.m.k. þremur dögum fyrir komu í höfn eða til akkerislægis eða áður en farið er frá fyrri höfn eða akkerislægi, ef búist er við að sjóferðin vari skemur en þrjá daga:

- a) auðkenni skips (nafn, kallmerki, IMO-auðkennisnúmer eða MMSI-númer),
- b) fyrirhuguð lengd dvalar,
- c) um tankskip:
 - i. smíði: einfaldur skrokkur, einfaldur skrokkur með aðgreindum kjölfestugeymum (SBT), tvöfaldur skrokkur,
 - ii. ástand farm- og kjölfestugeyma: fullir, tómir, fastur massi,
 - iii. rúmmál farmsins og hvers eðlis hann er,
- d) fyrirhuguð starfsemi í ákvörðunarhöfn eða ákvörðunarakkerislægi (lestun, losun, annað),
- e) áætlaðar, lögboðnar skoðanir og umtalsverð viðhalds- og viðgerðarvinna sem fara þarf fram í ákvörðunarhöfn,
- f) dagsetning síðustu viðtækrar skoðunar á svæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit.

IV. VIÐAUKI

SKRÁ UM SKÍRTEINI OG SKJÖL

(sem um getur í 1. mgr. 13. gr.)

1. Alþjóðlega mælibréfið (1969).
2. — Öryggisskírteini fyrir farþegaskip
 - Öryggisskírteini um smíði flutningaskips.
 - Skírteini fyrir öryggisbúnað flutningaskips.
 - Öryggisskírteini fyrir fjarskiptabúnað flutningaskips.
 - Undaþáguskírteini ásamt farmskrá, eftir því sem við á.
 - Öryggisskírteini vöruflutningaskips
3. ALÞJÓÐLEGT SIGLINGAVERNDARSKÍRTEINI (ISSC).
4. Ferilskrá (Continuous Synopsis Record).
5. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu,
 - hæfnisskírteini fyrir flutning fljótandi lofttegunda í lausu.
6. Alþjóðahæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu,
 - hæfnisskírteini fyrir flutning hættulegra efna í lausu
7. Alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið).
8. Alþjóðlega mengunarvarnarskírteinið fyrir flutning fljótandi eiturefna í lausu.
9. Alþjóðlega hleðslumerkjaskírteinið (1966).
 - Alþjóðlega hleðslumerkjaundanþáguskírteinið.
10. Oliudagbók, I. og II. hluti.
11. Hleðsludagbók.
12. Lágmarksöryggismönnunarskírteini.
13. Skírteini og hvers konar önnur skjöl sem krafist er í samræmi við ákvæðin í alþjóðasamþykktinni um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna '78/95 (STCW-samþykkt '78/95).
14. Læknisvottorð (sjá samþykkt Alþjóðavinnuálastofnunarinnar nr. 73 (ILO-samþykkt nr. 73) um læknisskoðun farmanna).
15. Tafla með upplýsingum um vinnutilhögum um borð (ILO-samþykkt nr. 180 og STCW-samþykkt '78/95).
16. Skrár yfir vinnu- og hvíldartíma farmanna (ILO-samþykkt nr. 180).
17. Upplýsingar um stöðugleika.
18. Afrit af samræmingarskjali og öryggisstjórnunarskírteini sem gefið er út í samræmi við alþjóðlegan kóða um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnar (SOLAS 74, IX. kafli).
19. Skírteini fyrir styrkleika skipsbols og vélbúnaðar gefin út af viðkomandi viðurkenndri stofnun (aðeins krafist ef skip heldur flokkun sinni hjá viðurkenndri stofnun).

20. Skjal um samræmi við sérkröfur vegna skipa sem flytja hættulegan farm.
21. Öryggisskírteini háhraðafars og leyfi til að starfrækja háhraðafar.
22. Sérskrá eða farmskrá yfir hættulegan farm eða nákvæm áætlun um frágang farms.
23. Skipsdagbók yfir próf og æfingar, þ.m.t. verndaræfingar og færslubók yfir skoðanir og viðhald björgunartækja og fyrirkomulag þeirra og slökkvibúnaðar og fyrirkomulag hans.
24. Öryggisskírteini skips sem smíðað er í ákveðnum tilgangi.
25. Öryggisskírteini færanslegs borpalls á sjó.
26. Að því er varðar olíuflutningaskip, skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu (olíubók).
27. Skráningarlisti, brunavarnaáætlun og, að því er varðar farþegaskip, áætlun um aðgerðir til að koma í veg fyrir tjón.
28. Neyðaráætlun skips vegna olíumengunar um borð.
29. Skoðunarskýrslur (fyrir búlkaskip og olíuflutningaskip).
30. Skýrslur um fyrri hafnarrikiseftirlitsskoðanir.
31. Að því er varðar ekjufarþegaskip, upplýsingar um A/A-hámarkshlutfall.
32. Skjal sem heimilar flutning á kornvöru.
33. Handbók um frágang farms.
34. Áætlun um meðferð sorps og sorpdagbók.
35. Stoðkerfi fyrir ákvarðanir skipstjóra farþegaskipa.
36. Samvinnuáætlun um leit og björgun (SAR) fyrir farþegaskip sem sigla á föstum siglingaleiðum.
37. Skrá yfir rekstrartakmarkanir fyrir farþegaskip.
38. Bæklingur fyrir búlkaskip
39. Lestunar- og losunaráætlanir fyrir búlkaskip.
40. Tryggingarskírteini eða einhver önnur fjárhagsleg trygging gegn skaðabótaábyrgð vegna olíumengunartjóns (alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992).
41. Skírteini sem krafist er samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum .
42. Skírteini sem krafist er samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó.
43. Alþjóðlega loftmengunarvarnarskírteinið.
44. Alþjóðlega skólpmengunarvarnarskírteinið.

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L131, 28.5.2009, bls. 128.

⁽²⁾ Stjóð. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 24.

V. VIÐAUKI

DÆMI UM „GILDAR ÁSTÆÐUR“

(sem um getur í 3. mgr. 13. gr.)

- A. Dæmi um „gildar ástæður“ til nákvæmrar skoðunar
1. Skip sem tilgreind eru í lið 2A og 2B í II. hluta I. viðauka.
 2. Oliubók hefur ekki verið færð sem skyldi.
 3. Villur hafa fundist við skoðun skirteina og annarra skjala.
 4. Komið hafa fram vísbendingar um að skipverjar séu ófærir um að fullnægja kröfum um samskipti um borð sem mælt er fyrir um í 18. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna .
 5. Skirteini er fengið með sviksamlegum hætti eða handhafi þess er annar en sá sem skirteinið var upphaflega gefið út fyrir.
 6. Um borð í skipinu er skipstjóri, yfirmaður eða undirmaður sem er handhafi skirteinis gefið út af ríki sem hefur ekki fullgilt Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna frá '78/95 (STCW 78/95).
 7. 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.
 8. Skipstjóri oliuflutningaskips leggur ekki fram skrá um vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu úr síðustu ferð skipsins með kjölfestu.
 9. Uppfærð neyðaráætlun er ekki fyrir hendi eða skipverjum er ókunnugt um skyldur sínar ef eldur kemur upp eða ef skipun er gefin um að yfirgefa skipið.
 10. Sent er út neyðarmerki að ástæðulausu án þess að hirt sé um að afturkalla það á viðeigandi hátt.
 11. Mikilvægan búnað skortir eða ákveðin tilhögun er ekki fyrir hendi, þótt hvorutveggja sé krafist samkvæmt samningunum.
 12. Hollustuhættir um borð eru langt frá því að vera fullnægjandi.
 13. Samkvæmt almennu áliti og athugunum skoðunarmanns er byrðingur skipsins eða burðarvirki í alvarlegri niðurníðslu eða með þeim annmörkum að það kann að stofna skipinu sjálfu, vatnspéttni þess eða veðurpéttni í hættu.
 14. 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.
 15. Tafla, sem hefur að geyma upplýsingar um vinnutilhögun um borð eða skrár um vinnu- eða hvíldartíma farmanna um borð, er ekki fyrir hendi.
- B. Dæmi um gildar ástæður vegna eftirlits með verndarþáttum skipa
1. Skoðunarmaðurinn má beita fyrir sig eftirfarandi gildum ástæðum til eftirlitsráðstafana um vernd meðan á fyrstu hafnarrikisskoðun stendur:
 - 1.1. Alþjóðlegt siglingaverndarskirteini (ISSC) er ekki gilt eða fallið úr gildi.
 - 1.2. Skipið er með lægra vástig en höfnin.
 - 1.3. Æfingar tengdar vernd skipsins hafa ekki farið fram.
 - 1.4. Færslur fyrir síðustu tíu tengsl skips og hafnar eða skips og skips eru óviðunandi.
 - 1.5. Sönnunargögn eða niðurstöður athugana þess efnis að lykilmenn í starfslíði skipsins geti ekki átt samskipti hver við annan.
 - 1.6. Sönnunargögn á grunni athugana þess efnis að alvarlegir anmarkar séu á sviði verndarráðstafana.

(¹) Stjtið. ESB L 323, 3.12.2008, bls. 33.

- 1.7. Upplýsingar frá þriðju aðilum, t.d. skýrslur eða kvartanir varðandi upplýsingar á sviði siglingaverndar.
 - 1.8. Skipið hefur fengið útgefið alþjóðlegt bráðabirgðasiglingaverndarskírteini í framhaldi af öðru bráðabirgðaskírteini og það er faglegt mat skoðunarmannsins að ein af ástæðum þess að skipið eða félagið fer fram á slíkt sé að komast hjá því að fylgja til fulls reglum í kafla XI-2 í alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74) og A-hluta ISPS-kóðans að liðnum gildistíma upphaflega bráðabirgðasiglingaverndarskírteinisins. Í A-hluta ISPS-kóðans eru tilgreindar þær aðstæður þegar gefa má út bráðabirgðaskírteini.
 2. Ef skoðunarmaður telur að gildar ástæður, sem lýst er hér að framan, eigi við skal hann þegar upplýsa lögbær verndaryfirvöld (nema skoðunarmaðurinn sé einnig yfirmaður með fullt umboð sem verndarfulltrúi). Lögbær verndaryfirvöld skulu síðan ákvarða hvaða frekari eftirlitsráðstafanir séu nauðsynlegar, að teknu tilliti til vástigs í samræmi við 9. reglu í XI. kafla SOLAS 74.
 3. Rökstuddur grunur um að gildar ástæður, aðrar en þær sem fram koma hér að framan, eigi við skulu metnar af yfirmanni með fullt umboð sem verndarfulltrúi.
-

VI. VIÐAUKI

STARFSREGLUR VIÐ EFTIRLIT MEÐ SKIPUM

(sem um getur í 1. mgr. 15. gr.)

I. viðauki, „Reglur um hafnarríkiseftirlit“, við Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit og eftirfarandi fyrirmæli Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit í uppfærðri útgáfu þeirra:

- fyrirmæli 33/2000/02: rekstrarstjórnun um borð í ferjum og farþegaskipum,
- fyrirmæli 35/2002/02: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn um rafræn sjókort (ECDIS),
- fyrirmæli 36/2003/08: leiðbeiningar um skoðun á vinnuskilyrðum og aðbúnaði,
- fyrirmæli 37/2004/02: leiðbeiningar í samræmi við STCW-samþykktina frá '78/95, með áorðnum breytingum,
- fyrirmæli 37/2004/05: leiðbeiningar um skoðun vinnu- og hvíldartíma,
- fyrirmæli 37/2004/10: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn um verndarþætti,
- fyrirmæli 38/2005/02: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn sem taka til athugunar á siglingaritum (VDR),
- fyrirmæli 38/2005/05: leiðbeiningar um I. viðauka MARPOL '73/78,
- fyrirmæli 38/2005/07: leiðbeiningar um áætlun um ástandsmat (CAS) olíuflutningaskipa með einfaldan byrðing,
- fyrirmæli 39/2006/01: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn um alþjóðlegan kóða um öryggisstjórnun skipa (ISM-kóðann),
- fyrirmæli 39/2006/02: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn um eftirlit með alþjóðlegu neyðar- og öryggiskerfi fjarskipta á sjó (GMDSS-kerfi),
- fyrirmæli 39/2006/03: bestun gátlista vegna banns og tilkynninga,
- fyrirmæli 39/2006/10: leiðbeiningar fyrir hafnarríkiseftirlitsmenn um skoðun kjölfestugeyma og aflrofshemunar (aflrofsprófunar),
- fyrirmæli 39/2006/11: leiðbeiningar um athugun á burðarvirki búlkaskipa,
- fyrirmæli 39/2006/12: reglur um góðar starfsvenjur hafnarríkiseftirlitsmanna,
- fyrirmæli 40/2007/04: viðmiðanir fyrir ábyrgðarmat viðurkenndra stofnana (R/O),
- fyrirmæli 40/2007/09: leiðbeiningar um hafnarríkiseftirlitsskoðanir í því skyni að fara að ákvæðum VI. viðauka MARPOL '73/78.

*VII. VIÐAUKI***VÍÐTÆKAR SKOÐANIR SKIPA****(sem um getur í 14. gr.)**

Víðtæk skoðun tekur einkum til heildarástands eftirfarandi áhættusviða:

- skjala,
- ástands burðarvirkis,
- veðurþétts ástands,
- neyðarkerfis,
- þráðlausra fjarskipta,
- vinnu við farm,
- brunaöryggis,
- viðvörunarbúnaðar,
- vinnuskilyrða og aðbúnaðar,
- siglingabúnaðar,
- björgunarbúnaðar,
- hættulegs farms,
- framdrifs- og hjálparvélar,
- mengunarvarna.

Að auki, ef unnt er að koma því við, og með fyrirvara um hömlur vegna öryggis einstaklinga, skipsins eða hafnarinnar, skal víðtæk skoðun fela í sér staðfestingu á tilteknum atriðum áhættusviða, með hliðsjón af tegund skips, sem skoðað er, í samræmi við 3. mgr. 14. gr.

VIII. VIÐAUKI

ÁKVÆÐI HVAD VARÐAR BANN VIÐ AÐGANGI AÐ HÖFNUM OG AKKERISLÆGJUM INNAN BANDALAGSINS

(sem um getur í 16. gr.)

1. Ef skilyrðin, sem lýst er í 1. mgr. 16. gr., eru uppfyllt skal lögbært yfirvald hafnarinnar, þar sem farbann var lagt á skipið þriðja sinni, upplýsa skipstjóra skipsins skriflega þess efnis að úrskurður um aðgangsbann verði gefinn út og hann komi til framkvæmda um leið og skipið hefur siglt úr höfninni. Úrskurður um aðgangsbann kemur til framkvæmda um leið og skipið siglir úr höfninni og ráðin hefur verið bót á annmörkunum sem leiddu til farbannsins.
2. Lögbært yfirvald skal senda afrit af úrskurðinum um aðgangsbann til stjórnvalds fánaríkisins, viðurkenndrar stofnunar, sem í hlut á, hinna aðildarríkjanna og annarra undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu, framkvæmdastjórnarinnar og skrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnaríkiseftirlit. Lögbært yfirvald skal einnig án tafar uppfæra skoðunargagnagrunninn með upplýsingum um aðgangsbann.
3. Til að fá aðgangsbann afturkallað verður eigandi eða útgerð skipsins að leggja fram formlega beiðni hjá lögbæru yfirvaldi í aðildarríkinu sem setti aðgangsbannið. Beiðninni verður að fylgja skjal frá stjórnvöldum fánaríkisins, sem gefið var út í kjölfar heimsóknar eftirlitsmanns um borð, með fullt umboð stjórnvalds fánaríkisins sem sýnir að skipið uppfylli með öllu ákvæði samninganna. Stjórnvald fánaríkisins skal færa sönnur á það hjá lögbæru yfirvaldi að heimsókn um borð hafi átt sér stað.
4. Beiðninni um að afturkalla úrskurð um aðgangsbann þarf einnig að fylgja, eftir því sem við á, skjal frá flokkunarfélagi, sem er með skipið í flokki, í kjölfar heimsóknar eftirlitsmanns um borð í skipið frá flokkunarfélaginu, sem sýnir að skipið uppfyllir flokkunarfélagsreglur þær sem það félag hefur sett. Flokkunarfélag skal leggja fram sönnunargögn hjá lögbæru yfirvaldi þess efnis að heimsóknin um borð hafi átt sér stað.
5. Ekki má afturkalla úrskurð um aðgangsbann fyrr en að loknu tímabilinu, sem um getur 16. gr. þessarar tilskipunar, og ekki fyrr en skipið hefur verið skoðað aftur í samþyktri höfn.

Ef samþykkt höfnin er staðsett í aðildarríki getur lögbært yfirvald þess ríkis, að beiðni lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, leyft skipinu að halda til samþykkrar hafnar í því skyni að skoða skipið aftur. Í slíkum tilvikum skal ekki vinna við farm í höfninni fyrr en úrskurður um aðgangsbann hefur verið afturkallaður.

6. Ef farbann, sem leiddi til úrskurðar um aðgangsbann, fól í sér anmarka á burðarvirki skipsins má lögbært yfirvald, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, krefjast þess að tiltekin rými, þ.m.t. farmrými og geymar, séu gerðir tiltækir til skoðunar á meðan skipið er skoðað aftur.
7. Skipið skal skoðað aftur af hálfu lögbærs yfirvalds í aðildarríkinu, sem gaf út úrskurð um aðgangsbann, eða af hálfu lögbærs yfirvalds í ákvörðunarhöfn, að fengnu samþykki lögbærs yfirvalds aðildarríkisins sem felldi úrskurð um aðgangsbann. Lögbært yfirvald má krefjast allt að 14 daga fyrirvara um að skoða eigi skip aftur. Leggja skal fram fullnægjandi sönnunargögn, að mati þessa aðildarríkis, þess efnis að skipið uppfylli að öllu leyti gildandi kröfur samninganna.
8. Þegar skip er skoðað aftur skal það sæta viðtækri skoðun sem nær a.m.k. til viðeigandi atriða í VII. viðauka.
9. Allur kostnaður við þessa viðtæku skoðun mun verða greiddur af eiganda eða útgerð.
10. Ef aðildarríkið telur að niðurstöður úr viðtækri skoðun séu fullnægjandi, í samræmi við VII. viðauka, skal afturkalla úrskurð um aðgangsbann og félagi skipsins tilkynnt um það skriflega.
11. Lögbært yfirvald skal einnig tilkynna skriflega um ákvörðun sína til stjórnvalds fánaríkisins, viðkomandi flokkunarfélags, hinna aðildarríkjanna, hinna undirritunaraðilanna að Parísarsamkomulaginu um hafnaríkiseftirlit, framkvæmdastjórnarinnar og skrifstofu Parísarsamkomulagsins um hafnaríkiseftirlit. Lögbært yfirvald verður einnig án tafar að uppfæra skoðunargagnagrunninn með upplýsingum um að aðgangsbanni hafi verið aflétt.
12. Upplýsingar um skip, sem hefur verið bannaður aðgangur að höfnum innan Bandalagsins, skulu vera aðgengilegar í skoðunargagnagrunninum og birtar í samræmi við ákvæði 26. gr. og XIII. viðauka.

IX. VIÐAUKI

SKOÐUNARSKÝRSLA

(sem um getur í 17. gr.)

Í skoðunarskýrslunni skulu a.m.k. eftirfarandi atriði koma fram:

I. Almenn

1. Lögbært yfirvald sem gerði skýrsluna.
2. Skoðunardagur og -staður.
3. Heiti skipsins sem er skoðað.
4. Fáni.
5. Tegund skips (eins og tilgreint er í öryggisstjórnunarskrteininu).
6. IMO-auðkennisnúmer.
7. Kallmerki.
8. Tonnatala (bt).
9. Burðargeta (ef við á).
10. Smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskrteinum skipsins.
11. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver önnur stofnun, þar sem við á, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, ef einhver eru.
12. Flokkunarfélagið eða flokkunarfélögin og/eða sérhver annar aðili, sem hefur gefið út skírteini fyrir þetta skip, í samræmi við gildandi samninga fyrir hönd fánaríkisins.
13. Nafn og heimilisfang félags skipsins eða útgerðar þess.
14. Sé um að ræða skip, sem flytja búlkafarm í fljótandi eða föstu formi, nafn og heimilisfang skipaleigutaka sem er ábyrgur fyrir vali skipsins og leigusamningi.
15. Dagsetningin þegar gerð skoðunarskýrslu lýkur.
16. Ábending um að nákvæmar upplýsingar um skoðun eða farbann kunni að verða birtar.

II. Upplýsingar er varða skoðun

1. Skírteini, gefin út samkvæmt viðkomandi samningum og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími.
2. Hlutar eða einingar skipsins sem voru skoðaðar (þegar um er að ræða nákvæmari skoðun eða víðtæka skoðun).
3. Höfn og dagsetning síðustu milliskoðunar eða árlegrar skoðunar eða skoðunar vegna endurnýjunar og heiti stofnunarinnar sem framkvæmdi skipaskoðunina.
4. Tegund skoðunar (skoðun, nákvæmari skoðun, víðtæk skoðun).
5. Eðli annmarka.
6. Ráðstafanir sem eru gerðar.

III. Viðbótarupplýsingar ef um farbann er að ræða

1. Dagsetning úrskurðar um farbann.
2. Dagsetning þegar úrskurði um farbann er aflétt.
3. Hvers eðlis þeir annmarkar eru sem gefa tilefni til úrskurðar um farbann (vísanir til samninga, ef við á).
4. Ábending, ef við á, um það hvort viðurkenndar stofnanir eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skipaskoðunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem einir sér eða saman leiddu til farbanns.
5. Ráðstafanir sem eru gerðar.

X. VIÐAUKI

VIÐMIÐANIR UM FARBANN SEM LAGT ER Á SKIP

(sem um getur í 3. mgr. 19. gr.)

INNGANGUR

Áður en ákvarðað er hvort annmarkar, sem koma í ljós við skoðun, réttlæta að farbann verði lagt á viðkomandi skip þarf skoðunarmaður að beita viðmiðunum sem tilgreindar eru í 1. og 2. lið hér á eftir.

Í 3. lið er að finna dæmi um annmarka sem geta einir og sér geta heimilað að farbann sé lagt á viðkomandi skip (sjá 4. mgr. 19. gr.).

Ef ástæða farbanns er skemmd, sem rakin er til óhapps sem skipið hefur orðið fyrir á leið til hafnar, skal ekki gefa út úrskurð um farbann, að því tilskildu:

- a) að tilhlýðilegt tillit hafi verið tekið til krafna c-liðar reglu 1/11 í SOLAS 74 varðandi tilkynningu til stjórnvalds fánaríkis, tilnefnds skoðunarmanns eða viðurkenndrar stofnunar sem ber ábyrgð á að gefa út viðkomandi skirteini,
- b) að áður en komið er til hafnar hafi skipstjórinn eða eigandi skipsins sent eftirlitsyfirvaldi hafnaríkis nánari upplýsingar um tildrög óhappsins og þær skemmdir sem orðið hafa ásamt upplýsingum um tilskilda tilkynningu til stjórnvalds fánaríkis,
- c) að af hálfu skipsins hafi verið gerðar viðeigandi aðgerðir til úrbóta, þannig að fullnægjandi sé að mati yfirvaldsins,
- d) að yfirvaldið hafi séð til þess, eftir að því var tilkynnt að lokið hafði verið við aðgerðir til úrbóta, að ráðin hafi verið bót á annmörkum sem ljóst var að stofnuðu öryggi, heilbrigði manna eða umhverfinu í hættu.

1. **Helstu viðmiðanir**

Þegar skoðunarmaðurinn ákveður með faglegum hætti hvort farbann skuli lagt á skip eða ekki skal hann beita eftirfarandi viðmiðunum:

Tímasetning:

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

Viðmiðun:

Lagt er farbann á skip ef annmarkar þess eru það alvarlegir að skoðunarmaður verður að koma aftur um borð í það til að fullvissa sig um að ráðin hafi verið bót á þeim áður en skipið heldur til hafs.

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

2. **Beiting helstu viðmiðana**

Þegar tekin er ákvörðun um það hvort annmarkar skips séu svo alvarlegir að það réttlæti farbann skal skoðunarmaður meta:

1. hvort viðeigandi gild skjöl séu um borð í skipinu,
2. hvort skipið sé mannað í samræmi við lágmarksöryggismönnunarskirteinið;

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

3. að sigla með öruggum hætti alla næstu sjóferð,
4. að meðhöndla, flytja og vakta á öruggan hátt ástand farms alla næstu sjóferð,

5. að hafa örugga stjórn með höndum í vélarrúmi alla næstu sjóferð,
6. að knýja skipið áfram og stýra með öruggum hætti alla næstu sjóferð,
7. að berjast með skilvirkum hætti gegn eldi í sérhverjum hluta skipsins, ef nauðsyn krefur, í næstu sjóferð,
8. að yfirgefa skipið hratt og örugglega og inna af hendi björgunarstörf, ef nauðsyn krefur, í næstu sjóferð,
9. að koma í veg fyrir umhverfismengun alla næstu sjóferð,
10. að viðhalda nægilegum stöðugleika alla næstu sjóferð,
11. að viðhalda nægilegum vatnspéttleika alla næstu sjóferð,
12. að annast fjarskipti á neyðarstundu, ef nauðsyn krefur, alla næstu sjóferð,
13. að tryggja öruggar og heilnæmar aðstæður um borð alla næstu sjóferð,
14. að veita eins miklar upplýsingar og unnt er ef slys ber að höndum.

Ef svarið við einhverri af þessum spurningum er neikvætt, að teknu tilliti til allra annmarka sem hafa komið í ljós, skal íhuga alvarlega að leggja farbann á skipið. Samsafn annarra en minniháttar annmarka getur einnig réttlætt að farbann sé lagt á skipið.

3. Til hjálpar skoðunarmanni við beitingu þessara viðmiðunarreglna fylgir skrá yfir annmarka, flokkaðir undir viðkomandi samningi og/eða kóða, sem teljast svo alvarlegs eðlis að þeir kunna að réttlæta að farbann sé lagt á skipið sem í hlut á. Þessi skrá er ekki tæmandi.

3.1 *Almennt*

Skortur á gildum skirteinum og skjölum sem krafist er samkvæmt viðeigandi gerningum. Skip, sem sigla undir fána ríkja sem eru ekki aðilar að viðeigandi samningi eða hafa ekki hrint í framkvæmd öðrum viðeigandi gerningum, hafa þó ekki rétt til að hafa skirteinin sem kveðið er á um í samningnum eða öðrum viðeigandi gerningi. Skortur á skyldubundnum skirteinum er þó ekki nægileg ástæða fyrir að leggja farbann á þessi skip. Við beitingu ákvæðisins, sem kveður á um „ekki hagstæðari meðferð“, er þess þó krafist að skipið uppfylli kröfurnar í meginatriðum áður en það lætur í haf.

3.2 *Svið samkvæmt SOLAS 74*

1. Bilun í aðalvélbúnaði og öðrum nauðsynlegum vélbúnaði og rafbúnaði.
2. Hreinlæti í vélarrúmi er ábótavant, of mikið magn olíublandaðs vatns í austri, einangrun röra, þ.m.t. útblástursrör í vélarrúmi, menguð olía, ófullnægjandi starfsemi austursbúnaðar.
3. Bilun í neyðarrafala, -ljósum, -rafhlöðum og -rofum.
4. Bilun í aðal- og varastýrisbúnaði.
5. Einstaklingsbjörgunarbúnaður, björgunarför og losunarbúnaður ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaðurinn í alvarlegri niðurníðslu.
6. Eldskynjunarkerfi, brunaviðvörðunarkerfi, slökkvibúnaður, föst slökkvikerfi, loftræstilokar, brunaspjöld og hraðlokak ekki fyrir hendi, fjöldi ekki nægur eða búnaður í mikilli niðurníðslu þannig að hann er óhæfur til þeirra nota sem honum er ætlað.
7. Slökkvibúnaður á þilfari olíuflutningaskipa ekki fyrir hendi, í mikilli niðurníðslu eða starfar ekki sem skyldi.
8. Ljós, dagmerki eða hljóðmerkjagjafar eru ekki fyrir hendi, eru ekki í samræmi við reglur eða í alvarlegri niðurníðslu.
9. Fjarskiptabúnaður fyrir neyðar- og öryggisfjarskipti ekki fyrir hendi eða starfar ekki sem skyldi.

10. Siglingabúnaður ekki fyrir hendi eða starfa ekki sem skyldi, að teknu tilliti til ákvæða reglu nr. V/16.2 í SOLAS 74.
 11. Leiðrétt sjókort og/eða öll viðeigandi sjóferðagögn, sem eru nauðsynleg til fyrirhugaðrar sjóferðar, eru ekki fyrir hendi, að teknu tilliti til þess að nota má gerðarviðurkennt rafrænt sjó korta- og upplýsingakerfi (ECDIS), sem starfar samkvæmt opinberum gögnum, í stað sjókorta.
 12. Neistalaus loftræstibúnaður fyrir farmdælurými ekki fyrir hendi.
 13. Alvarlegir anmarkar á því að kröfur um rekstrarskilyrði, eins og þeim er lýst í lið 5.5 í 1. viðauka við Parísarsamkomulagið um hafnarríkisefirlit, séu uppfylltar.
 14. Fjöldi, samsetning eða skírteini áhafnar er ekki í samræmi við öryggismönnunarskírteinið.
 15. Misbrestur er á framkvæmd auknu eftirlitsáætlunarinnar skv. 2. reglu XI. kafla í SOLAS 74.
- 3.3. *Svið samkvæmt alþjóðlega kóðanum um efnaflutningaskip (IBC-kóðanum).*
1. Flutningur efna sem ekki er getið um í hæfnisskírteini eða upplýsingar um farm ábótavant.
 2. Háþrýstiöryggistæki ekki fyrir hendi eða þau skemmd.
 3. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur kóðans.
 4. Íkveikjuhætta á hættulegum stöðum.
 5. Brotið í bága við sérstakar kröfur.
 6. Farið yfir leyfilegt hámarksmagn í hverjum geymi.
 7. Ónógar hitavarnir fyrir viðkvæmar vörur.
- 3.4. *Svið samkvæmt alþjóðlega kóðanum um gasflutningaskip (IGC-kóðanum)*
1. Flutningur efna, sem ekki er getið um í hæfnisskírteini, eða upplýsingar um farm ábótavant.
 2. Lokunarbúnaður fyrir vistarverur eða þjónusturými ekki fyrir hendi.
 3. Þil ekki gasþétt.
 4. Loftlokar bilaðir.
 5. Hraðlokar ekki fyrir hendi eða bilaðir.
 6. Öryggislokar ekki fyrir hendi eða bilaðir.
 7. Rafbúnaður er ekki öruggur eða uppfyllir ekki kröfur kóðans.
 8. Loftræstibúnaður í farmrymum ekki starfhæfur.
 9. Þrýstiviðvörðunarkerfi fyrir farmgeyma ekki starfhæft.
 10. Gasgreiningarbúnaður og/eða eiturgasgreiningarbúnaður bilaður.
 11. Flutningur efna með lata án gilda lataskírteina.
- 3.5. *Svið samkvæmt alþjóðsamningnum um hleðslumerki skipa (LL 66)*
1. Mikilvæg svæði skemmd, tærð eða með pittatæringu í plötum og styrkingum þeirra í þilfari og bol sem hefur áhrif á hæfæri eða styrkleika til að þola staðbundið álag nema því aðeins að framkvæmd hafi verið fullnægjandi bráðabirgðaviðgerð fyrir sjóferð til hafnar þar sem varanleg viðgerð getur farið fram.

2. Staðfest dæmi um ónógan stöðugleika.
 3. Skortur á fullnægjandi og áreiðanlegum upplýsingum í viðurkenndu formi sem gera skipstjóra með einföldum hætti kleift að skipuleggja lestun farms og kjölfestu í skipið þannig að stöðugleiki þess sé innan öryggismarka á öllum stigum og við breytilegar aðstæður meðan á sjóferð stendur og að komið sé í veg fyrir óásættanlega spennu í burðarvirki skipsins.
 4. Lokunartæki, lokunarbúnaður lúga og vatnsþéttar hurðir ekki fyrir hendi, í mikilli niðurníðslu eða starfa ekki sem skyldi.
 5. Ofhleðsla.
 6. Djúpristumerki ekki fyrir hendi eða ólæsileg.
- 3.6. *Svið skv. I. viðauka MARPOL '73/78*
1. Ólíusíubúnaður, vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu eða 15 ppm (milljónarhluta) viðvörunarfyrirkomulag ekki fyrir hendi, í alvarlegri niðurníðslu eða óstarfhæft.
 2. Ekki nægilegt rúmtak í dreggjá- og/eða sorageymum til fyrirhugaðrar sjóferðar.
 3. Óliudagbók ekki fyrir hendi
 4. Óleyfilegum hjástreymislokum fyrir austur komið fyrir.
 5. Skoðunarskýrslu vantar eða hún er ekki í samræmi við b-lið 3. mgr. reglu 13G í MARPOL '73/78.
- 3.7. *Svið skv. II. viðauka MARPOL '73/78*
1. P&A-handbókin ekki fyrir hendi.
 2. Farmur er ekki flokkaður.
 3. Engin hleðsludagbók fyrir hendi.
 4. Flutningur olíukenndra efna án þess að fullnægja kröfum þar að lútandi eða án þess að skírteini hafi verið breytt með viðeigandi hætti.
 5. Óleyfilegum hjástreymislokum fyrir austur komið fyrir.
- 3.8. *Svið skv. V. viðauka MARPOL '73/78*
1. Áætlun um meðferð sorps ekki fyrir hendi.
 2. Engin sorpdagbók fyrir hendi.
 3. Starfslið skipsins kann ekki skil á kröfum um losun/förgun sorps samkvæmt áætlun um meðferð sorps.
- 3.9. *Svið samkvæmt STCW 78/95 og tilskipun 2008/106/EB.*
1. Farmenn hafa engin skírteini, þá vantar viðeigandi skírteini eða gilda undanþágu eða geta ekki lagt fram skriflegt sönnunargagn til staðfestingar á því að umsókn um áritun til viðurkenningar hafi verið send stjórnvöldum fánaríkisins.
 2. Skírteinið er fengið með sviksamlegum hætti eða handhafi þess er annar en sá sem skírteinið var upphaflega gefið út fyrir.
 3. Gildandi kröfur stjórnvalds fánaríkis um öryggismönnun eru ekki uppfylltar.
 4. Tilhögun siglinga- eða vélavaktar er ekki í samræmi við þær kröfur sem stjórnvald fánaríkis hefur sett vegna skipsins.

5. Ekki er á vakt maður sem hefur réttindi til að fara með búnað sem er nauðsynlegur öruggri siglingu eða öryggisfjarskiptum eða til að forðast mengun sjávar.
6. Sönnun um faglega kunnáttu við þau skyldustörf, sem farmaður gegnir vegna öryggis skipsins og mengunarvarna, hefur ekki verið lögð fram.
7. 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.

3.10. Svið samkvæmt ILO-samningum

1. Ekki nægilegar vistir um borð fyrir sjóferð til næstu hafnar.
2. Ekki nægilegt drykkjarhæft vatn fyrir sjóferð til næstu hafnar.
3. Hollustuhættir um borð langt frá því að vera fullnægjandi.
4. Enginn hitunarbúnaður í vistarverum í skipi sem er starfrækt á svæðum þar sem hiti getur orðið mjög lágur.
5. Ekki nægileg loftræsting í vistarverum í skipi.
6. Óhóflega mikið sorp, gangar/vistarverur tepptar af búnaði eða farmi eða aðstæður þar að einhverju leyti óöruggar.
7. Augljósar sannanir þess efnis að starfsgeta starfsliðs, sem stendur fyrstu vakt, eða síðari vaktir, og gegnir öðrum skyldustörfum, sé skert sökum þreytu.

3.11. Svið sem réttlæta e.t.v. ekki ákvörðun um farbann en þar sem til að mynda verður að stöðva vinnu við farm

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

XI. VIÐAUKI

LÁGMARKSKRÖFUR FYRIR SKOÐUNARMENN

(sem um getur í 1. mgr. 22. gr. og í 5. gr.)

1. Skoðunarmenn þurfa að hafa viðeigandi fræðilega þekkingu og faglega reynslu af skipum og rekstri þeirra. Þeir þurfa að búa yfir hæfni til að framfylgja ákvæðum samþykktu og viðeigandi reglum um hafnarrikisefirlit. Þessi þekking og hæfni í að framfylgja alþjóðlegum kröfum og kröfum Bandalagsins skal fengin með þátttöku í skjalfestum þjálfunaráætlunum.
2. Skoðunarmenn skulu að lágmarki hafa annaðhvort:
 - a) hlotið viðeigandi menntun og hæfi í siglinga- eða sjómanskóla og viðeigandi reynslu í formi siglingatíma sem yfirmenn á skipi með atvinnuréttindi og skulu vera handhafar eða hafa verið handhafar gilds STCW II/2- eða III/3- atvinnuskirteinis án takmarkana hvað varðar farsvið, framdriftsafl eða tonnatölu eða
 - b) lokið prófi, viðurkenndu af lögbæru yfirvaldi, sem skipaverkfræðingur, vélaverkfræðingur eða verkfræðingur/tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkir í fimm ár a.m.k. eða
 - c) hafa háskólagráðu á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun og hafa hlotið viðeigandi menntun og þjálfun og útskrifast sem skipaskoðunarmenn.
3. Skoðunarmaður verður:
 - að hafa starfað í a.m.k. eitt ár sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa annaðhvort fengist við skoðun og skirteinisútgáfu í samræmi við ákvæði samninganna eða fengist við eftirlit með starfsemi viðurkenndra stofnana, sem falið hefur verið að sinna lögboðnum verkefnum, eða
 - að hafa öðlast jafngilt hæfnisstig með því að taka þátt í minnst eins árs vettvangsþjálfun við hafnarrikisefirlitsskoðanir undir leiðsögn reyndra hafnarrikisefirlitsmanna.
4. Skoðunarmennirnir, sem um getur í a-lið 2. liðar, þurfa að hafa að baki a.m.k. fimm ára siglingareynslu, þ.m.t. stundað sjómennsku sem yfirmenn á þilfari eða í vél eða sem skoðunarmenn fánaríkis eða sem aðstoðarhafnarrikisefirlitsmenn. Að baki slíkrar reynslu skal a.m.k. vera tveggja ára siglingatími sem yfirmaður á þilfari eða í vél.
5. Skoðunarmenn skulu hafa hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við farmenn á því tungumáli sem algengast er til sjós.
6. Eftirlitsmenn sem ekki fullnægja viðmiðunum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir starfa við hafnarrikisefirlit hjá lögbæru yfirvaldi í aðildarríki þann dag sem tilskipun þessi er samþykkt.
7. Ef skoðanirnar í aðildarríki, sem um getur í 1. og 2. mgr. 15. gr., eru framkvæmdar af skoðunarmönnum við hafnarrikisefirlit skulu þeir skoðunarmenn búa yfir tilhlýðilegri hæfni sem skal fela í sér nægilega fræðilega og faglega reynslu í siglingavernd. Í þessu skal venjulega felast:
 - a) góður skilningur á siglingavernd og hvernig henni er beitt gagnvart þeirri starfsemi sem er til skoðunar,
 - b) hagnýt þekking á tækni og starfsaðferðum við siglingavernd,
 - c) þekking á grundvallaratriðum skoðunar, aðferðum og tækni,
 - d) hagnýt þekking á þeim rekstri sem er til skoðunar.

*XII. VIÐAUKI***VIRKNI SKOÐUNARGAGNAGRUNNSINS****(sem um getur í 1. mgr. 24. gr.)**

1. Skoðunargagnrunnurinn skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi virkni:
 - hafa að geyma skoðunargögn aðildarríkja og allra undirritunaraðila að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit,
 - sjá fyrir gögnum um áhættusnið skipa þar sem komið er að skoðun,
 - reikna út skoðunarskyldur fyrir hvert aðildarríki,
 - setja upp hvítu, gráu og svörtu listana yfir fánaríkin sem um getur í 1. mgr. 16. gr.,
 - undirbúa gögn um frammistöðu félaga,
 - tilgreina þau atriði á áhættusviðum sem athuga á við hverja skoðun.
2. Skoðunargagnrunnurinn skal vera þannig uppbyggður að unnt sé að aðlaga hann að frekari þróun og hann geti tengst öðrum gagnagrunnum Bandalagsins um siglingaöryggi, þ.m.t. SafeSeaNet-kerfinu, sem skal láta í té gögn um skipakomur til hafna í aðildarríkjum og, eftir því sem við á, að hlutaðeigandi upplýsingakerfum innanlands.
3. Skoðunargagnrunnurinn skal tengjast Equasis-upplýsingakerfinu með hjálp djúplægs stikluleggs. Aðildarríki skulu hvetja til þess að skoðunarmenn leiti fanga í almennum gagnagrunnum og einkagagnagrunnum sem tengjast skipaskoðun og eru aðgengilegir fyrir milligöngu Equasis-upplýsingakerfisins.

*XIII. VIÐAUKI***BIRTING UPPLÝSINGA TENGÐUM SKOÐUNUM, FARBANNI OG BANNI VIÐ AÐGANGI AÐ HÖFNUM OG AKKERISLÆGJUM AÐILDARRÍKJA****(sem um getur í 26. gr.)**

1. Þær upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 26. gr., skulu fela í sér eftirfarandi:
 - a) heiti skips,
 - b) IMO-auðkennisnúmer,
 - c) tegund skips,
 - d) tonnataka (bt),
 - e) smíðaár, miðast við dagsetninguna sem er tilgreind í öryggisskírteinum skipsins,
 - f) heiti og heimilisfang félags skipsins,
 - g) sé um að ræða skip, sem flytja búlkaferm í fljótandi eða föstu formi, nafn og heimilisfang leigutakans, sem er ábyrgur fyrir vali skipsins, og tegund leigusamningsins,
 - h) fánaríki,
 - i) flokkunarfélagsskírteini og lögboðin skírteini, sem gefin eru út í samræmi við viðkomandi samninga, og hvaða yfirvald eða stofnun gefur þau út, þ.m.t. útgáfudagur og gildistími,
 - j) höfn og dagsetningu síðustu milliskoðunar eða árlegrar skoðunar fyrir skírteinin í i-lið hér að framan og heiti stofnunarinnar sem framkvæmdi skipaskoðunina,
 - k) dagsetningu farbanns, farbannsland, farbannshöfn.
2. Að því er varðar skip, sem farbann hefur verið lagt á, skulu upplýsingar, sem birtar eru í samræmi við 26. gr., einnig innihalda eftirfarandi:
 - a) fjölda farbannsúrskurða á næstliðnum 36 mánuðum,
 - b) dagsetningu þegar farbanni var aflétt,
 - c) lengd farbanns í dögum talið,
 - d) ástæður farbannsins, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt,
 - e) ábendingu, ef við á, um það hvort flokkunarfélagið eða aðrir einkaaðilar, sem framkvæmdu skoðunina, hafi borið ábyrgð með tilliti til annmarkanna sem, einir sér eða saman, leiddu til farbannsins,
 - f) lýsingu á þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið ef um er að ræða skip sem hefur fengið leyfi til siglingar til næstu viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar,
 - g) þegar skipi er bannaður aðgangur að höfn eða akkerislægi innan Bandalagsins ber að gefa upp ástæður slíkrar synjunar, settar fram á skýran og skilmerkilegan hátt.

XIV. VIÐAUKI

GÖGN LÖGÐ FRAM Í TENGLUM VIÐ EFTIRLIT MEÐ FRAMKVÆMD

(sem um getur í 29. gr.)

1. Ár hvert, eigi síðar en 1. apríl, skulu aðildarríkin láta framkvæmdastjórninni í té eftirfarandi gögn um næstliðið ár.

1.1. Fjöldi skoðunarmanna sem starfa á þeirra vegum innan ramma hafnarrikisefirlits

Þessar upplýsingar skulu sendar til framkvæmdastjórnarinnar í formi eftirfarandi töflu ⁽¹⁾⁽²⁾.

Höfn/svæði	Fjöldi skoðunarmanna í fullu starfi (A)	Fjöldi skoðunarmanna í hlutastarfi (B)	Umreikningur á (B) í fullt starf (C)	SAMTALS (A+C)
Höfn X/eða svæði X ...				
Höfn Y/eða svæði Y ...				
SAMTALS				

1.2. Heildarfjöldi einstakra skipa sem hafa komið í hafnir þess á landsvísu. Talan skal vera fjöldi skipanna sem falla undir þessa tilskipun og komu til hafna þeirra á landsvísu þar sem hvert skip er aðeins talið einu sinni.

2. Aðildarríki skal:

a) senda framkvæmdastjórninni á sex mánaða fresti skrá yfir komur einstakra skipa til hafna, annarra en þeirra sem veita reglubundna farþega- og farmflutningsþjónustu með ferjum sem komu til hafna þeirra eða sem hafa tilkynnt til hafnaryfirvalda eða -aðila um komur þeirra til akkerislægis, sem inniheldur fyrir hverja hreyfingu skips IMO-auðkennisnúmer skipsins, komudag og höfn. Skráin skal lögð fram í formi töflureiknisforrits sem gerir kleift að sækja og vinna framangreindar upplýsingar sjálfvirk; skráin skal lögð fram innan fjögurra mánaða frá lokum tímabilsins sem gögnin eiga við um

og

b) sjá framkvæmdastjórninni fyrir aðskildum skráum yfir þá sem veita reglubundna farþega- og farmflutningsþjónustu með ferjum, sem um getur í a-lið, eigi síðar en sex mánuðum eftir að þessi tilskipun kemur til framkvæmda og eftir það í hvert sinn sem breytingar verða á slíkrri þjónustu. Skráin skal innihalda fyrir hvert skip IMO-auðkennisnúmer þess, heiti þess og þá leið sem skipið siglir. Skráin skal lögð fram í formi töflureiknisforrits sem gerir kleift að sækja og vinna framangreindar upplýsingar sjálfvirk.

⁽¹⁾ Ef skoðanir, sem fara fram innan ramma hafnarrikisefirlits, eru aðeins hluti af starfi skoðunarmannsins skal umreikna heildarfjölda skoðunarmanna í tölu sem er jafngildi skoðunarmanna í fullu starfi. Starfi skoðunarmaður í fleiri en einni höfn eða landsvæði skal telja viðeigandi hlutastarfsjafngildi fyrir hverja höfn.

⁽²⁾ Þessar upplýsingar verður að veita á landsvísu, svo og fyrir hverja höfn í viðkomandi aðildarríki. Að því er varðar þennan viðauka merkir orðið höfn einstaka höfn eða landsvæði sem skoðunarmaður eða hópur skoðunarmanna annast og geta það verið nokkrar einstakar hafnir eftir atvikum.

XV. VIÐAUKI

A-HLUTI

Niðurfelld tilskipun með áorðnum breytingum**(sem um getur í 37. gr.)**

Tilskipun ráðsins 95/21/EB
(Stjtið. EB L 157, 7.7.1995, bls. 1)

Tilskipun ráðsins 98/25/EB
(Stjtið. EB L 133, 7.5.1998, bls. 19)

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/42/EB
(Stjtið. EB L 184, 27.6.1998, bls. 40)

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/97/EB
(Stjtið. EB L 331, 23.12.1999, bls. 67)

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/106/EB
(Stjtið. EB L 19, 22.1.2002, bls. 17)

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/84/EB Aðeins 4. gr.
(Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 53)

B-HLUTI

Skrá yfir fresti til lögleiðingar í aðildarríkjunum**(sem um getur í 37. gr.)**

Tilskipun	Frestur til lögleiðingar
Tilskipun 95/21/EB	30. júní 1996
Tilskipun 98/25/EB	30. júní 1998
Tilskipun 98/42/EB	30. september 1998
Tilskipun 1999/97/EB	13. desember 2000
Tilskipun 2001/106/EB	22. júlí 2003
Tilskipun 2002/84/EB	23. nóvember 2003

XVI. VIÐAUKI

Samsvörunartafla

(sem um getur í 37. gr.)

Tilskipun 95/21/EB	Þessi tilskipun
inngangsorð 1. gr.	inngangsorð 1. gr.
fyrsti undirliður 1. gr.	a-liður 1. gr.
annar undirliður 1. gr.	b-liður 1. gr.
–	c-liður 1. gr.
inngangsorð 2. mgr.	inngangsorð 2. mgr.
inngangsorð 1. mgr. 2. gr.	inngangsorð 1. mgr. 2. gr.
fyrsti undirliður 1. mgr. 2. gr.	a-liður 1. mgr. 2. gr.
annar undirliður 1. mgr. 2. gr.	b-liður 1. mgr. 2. gr.
þriðji undirliður 1. mgr. 2. gr.	c-liður 1. mgr. 2. gr.
fjórði undirliður 1. mgr. 2. gr.	d-liður 1. mgr. 2. gr.
fimmti undirliður 1. mgr. 2. gr.	e-liður 1. mgr. 2. gr.
sjötti undirliður 1. mgr. 2. gr.	f-liður 1. mgr. 2. gr.
sjöundi undirliður 1. mgr. 2. gr.	g-liður 1. mgr. 2. gr.
áttundi undirliður 1. mgr. 2. gr.	h-liður 1. mgr. 2. gr.
2. mgr. 2. gr.	2. mgr. 2. gr.
–	3. mgr. 2. gr.
–	4. mgr. 2. gr.
3. mgr. 2. gr.	5. mgr. 2. gr.
4. mgr. 2. gr.	–
–	6. mgr. 2. gr.
–	7. mgr. 2. gr.
5. mgr. 2. gr.	8. mgr. 2. gr.
–	9. mgr. 2. gr.
–	10. mgr. 2. gr.
6. mgr. 2. gr.	11. mgr. 2. gr.
7. mgr. 2. gr.	12. mgr. 2. gr.
8. mgr. 2. gr.	13. mgr. 2. gr.
–	14. mgr. 2. gr.
9. mgr. 2. gr.	15. mgr. 2. gr.
–	16. mgr. 2. gr.
10. mgr. 2. gr.	17. mgr. 2. gr.
–	18. mgr. 2. gr.
–	19. mgr. 2. gr.

Tilskipun 95/21/EB	Þessi tilskipun
–	20. mgr. 2. gr.
–	21. mgr. 2. gr.
–	22. mgr. 2. gr.
fyrsta undirgrein 1. mgr. 3. gr.	fyrsta undirgrein 1. mgr. 3. gr.
–	önnur undirgrein 1. mgr. 3. gr.
–	þriðja undirgrein 1. mgr. 3. gr.
önnur undirgrein 1. mgr. 3. gr.	fjórða undirgrein 1. mgr. 3. gr.
–	fimmta undirgrein 1. mgr. 3. gr.
–	sjötta undirgrein 1. mgr. 3. gr.
2. til 4. mgr. 3. gr.	2. til 4. mgr. 3. gr.
–	1. mgr. 4. gr.
4. gr.	2. mgr. 4. gr.
5. gr.	–
–	5. gr.
–	6. gr.
–	7. gr.
–	8. gr.
–	9. gr.
–	10. gr.
–	11. gr.
–	12. gr.
inngangsorð 1. mgr. 6. gr.	–
–	inngangsorð 1. mgr. 13. gr.
a-liður 1. mgr. 6. gr.	a-liður 1. mgr. 13. gr.
–	b-liður 1. mgr. 13. gr.
b-liður 1. mgr. 6. gr.	c-liður 1. mgr. 13. gr.
2. mgr. 6. gr.	–
–	2. mgr. 13. gr.
3. mgr. 6. gr.	3. mgr. 13. gr.
4. mgr. 6. gr.	–
7. gr.	–
7. gr. a	–
7. gr. b	–
–	14. gr.
–	15. gr.
–	16. gr.
8. gr.	17. gr.

Tilskipun 95/21/EB	Þessi tilskipun
–	18. gr.
1. og 2. mgr. 9. gr.	1. og 2. mgr. 19. gr.
fyrsti málsliður 3. mgr. 9. gr.	3. mgr. 19. gr.
2. til 4. málsliður 3. mgr. 9. gr.	4. mgr. 19. gr.
4. til 7. mgr. 9. gr.	5. til 8. mgr. 19. gr.
–	9. og 10. mgr. 19. gr.
9. gr. a	–
1. til 3. mgr. 10. gr.	1. til 3. mgr. 20. gr.
–	4. mgr. 20. gr.
1. mgr. 11. gr.	1. mgr. 21. gr.
–	2. mgr. 21. gr.
2. mgr. 11. gr.	fyrsta undirgrein 3. mgr. 21. gr.
fyrsta undirgrein 3. mgr. 11. gr.	–
önnur undirgrein 3. mgr. 11. gr.	önnur undirgrein 3. mgr. 21. gr.
4. til 6. mgr. 11. gr.	4. til 6. mgr. 21. gr.
1. til 3. mgr. 12. gr.	1. til 3. mgr. 22. gr.
4. mgr. 12. gr.	4. mgr. 22. gr.
–	5. til 7. mgr. 22. gr.
1. til 2. mgr. 13. gr.	1. og 2. mgr. 23. gr.
–	3. til 5. mgr. 23. gr.
14. gr.	–
15. gr.	–
–	24. gr.
–	25. gr.
–	26. gr.
–	27. gr.
1. og 2. mgr. 16. gr.	1. og 2. mgr. 28. gr.
2. mgr. a í 16. gr.	3. mgr. 28. gr.
3. mgr. 16. gr.	4. mgr. 28. gr.
17. gr.	29. gr.
–	30. gr.
18. gr.	31. gr.
19. gr.	32. gr.
–	33. gr.
19. gr. a	34. gr.
–	35. gr.
20. gr.	36. gr.

Tilskipun 95/21/EB	Þessi tilskipun
–	37. gr.
21. gr.	38. gr.
22. gr.	39. gr.
I. viðauki	–
–	I. viðauki
–	II. viðauki
–	III. viðauki
II. viðauki	IV. viðauki
III. viðauki	V. viðauki
IV. viðauki	VI. viðauki
V. viðauki	VII. viðauki
VI. viðauki	X. viðauki
VII. viðauki	XI. viðauki
–	XII. viðauki
VIII. viðauki	XIII. viðauki
IX. viðauki	IX. viðauki
X. viðauki	XIV. viðauki
XI. viðauki	VIII. viðauki
XII. viðauki	–
–	XV. viðauki
–	XVI. viðauki