



St.prp. nr. 8

(2002–2003)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 1. november 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Ved beslutning i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 ble direktiv 2001/106/EF om endring av direktiv 1995/21/EF om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og arbeids- og levevilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll) inntatt i EØS-avtalen. Rettsakten vil inngå i vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen.

Ettersom gjennomføringen i norsk rett krever lovendring, ble beslutningen i EØS-komiteen tatt med forbehold om Stortingets samtykke, i samsvar med Grunnlovens § 26, 2. ledd og EØS-avtalens artikkel 103.

Beslutningen om å innlemme direktiv 1995/21/EF i EØS-avtalen ble tatt ved EØS-komitébeslutning nr. 20/96 av 26. mars 1996, som er offentliggjort i EØS-tillegget til EF-tidende nr 23. av 23. mai 1996.

Beslutningen i EØS-komiteen og direktiv 2001/106/EF følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Formålet med direktiv 1995/21/EF er å redusere og/eller fjerne substandard skip, det vil si skip som ikke oppfyller relevante krav til sikkerhet og miljø, fra Fellesskapets havner og farvann. Dette søkes oppnådd ved et harmonisert system for havnestatskontroll for å påse at internasjonale krav til sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse- og arbeidsmiljø, oppfylles.

Da visse skip på grunn av alder, flagg eller historie utgjør en særlig risiko for sikkerheten og det marine miljø, er direktivet nå endret ved direktiv 2001/106/EF. Dette har særlig sin bakgrunn i Erika-ulykken utenfor Frankrike i 1999, hvor et oljetankskip brakk i to og medførte at mer enn 10 000 tonn tungolje ble sluppet ut. Endringsdirektivet innebærer en innstramming av regelverket for havnestatskontroll, slik at kontrollen mer rettes mot de skip som anses å utgjøre en spesielt stor sikkerhets- og miljørisiko. En av endringene er at det innføres en utvidet adgang til å nekte visse skip anløp til europeiske havner. Dette gjelder skip som gjentatte ganger er blitt tilbakeholdt, og som fører flagget til et av de land som ligger dårligere an enn gjennomsnittet på statistikkene for havnestatskontroll. Endringsdirektivet inneholder også nye regler om utvidet inspeksjon for visse skipstyper,

strengere oppfølging av inspeksjonene og detaljerte rapporteringsrutiner m.m.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 31. mai 2002 i beslutning nr. 56/2002 at vedlegg XIII i EØS-avtalen skal endres ved at direktiv 2001/106/EF (havnestatskontroll) inkluderes i EØS-avtalen.

Artikkel 1, 2 og 4 gjelder andre direktiver.

Artikkel 3 fastslår at i avtalens vedlegg XIII etter nr. 56b (Rådsdirektiv 95/21/EF) skal det legges til «32 001 L 0106: Europaparlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF av 19 desember 2001 (OJ L 19, 22.1.2002, p.17).»

Artikkel 5 slår fast at beslutningen skal tre i kraft 1. juni 2002, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 6 slår fast at beslutningen i EØS-komiteen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av, og i EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Etter artikkel 103 nr. 1 skal EFTA-statene innen seks måneder fra det tidspunkt da beslutningen ble vedtatt (31. mai 2002), meddele overfor de andre EØS-statene at de forfatningsrettslige krav er oppfylt, det vil for Norge sin del si at Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er innhentet.

4 Forholdet til norsk rett

Norge har tidligere gjennomført direktiv 95/21/EF med senere endringer i Lov om Statskontroll med Skibes Sjødyktighet m.v. av 9. juni 1903 nr. 7 (Sjødyktighetsloven), og i forskrift av 1. juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner.

Direktiv 2001/106/EF artikkel 7 b inneholder regler om å nekte visse skip anløp til europeiske havner på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser og det flagg de fører, selv om skipene eventuelt er sjødyktige på det aktuelle tidspunkt. Sjødyktighetsloven inneholder kun rettslig grunnlag for å

nekte skip anløp dersom de er sjødyktige. For å gjennomføre bestemmelsen i det nye direktivets artikkel 7 b, vil det derfor være nødvendig med en endring i Sjødyktighetsloven.

De øvrige deler av direktivet kan gjennomføres i norsk rett ved forskriftsendringer.

Utkast til Ot.prp. om lovendring og utkast til forskriftsendringer er under utarbeidelse, og vil bli sendt på høring innen utløpet 2002. Direktivets gjennomføringsfrist er 22. juli 2003.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Omfanget av inspeksjoner, informasjons- og rapporteringsrutiner vil medføre en betydelig utvidelse av Sjøfartsdirektoratets administrative aktivitet på dette området, herunder krav til døgnåpen administrasjon. Sjøfartsdirektoratet har påpekt at pålagte nye oppgaver alene vil kreve cirka fem nye stillinger. Gjennomføringen vil skje innenfor gjeldende budsjettammer.

6 Konklusjon

Direktiv 2001/106/EF strammer inn regelverket for havnestatskontroll slik at kontrollen i større grad rettes mot de skip som anses å utgjøre en spesielt stor sikkerhets- og miljørisiko.

Nærings- og handelsdepartementet tilrår godkjenning av EØS-komiteens beslutning. Utenriksdepartementet slutter seg til dette

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om

innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll.

Vedlegg 1**EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)**

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 38/2002 av 19. april 2002¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsettelse av harmoniserte krav og framgangsmåter for sikker lasting og lossing av bulkskip² skal innlemmes i avtalen.
3. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/105/EF av 19. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 94/57/EF om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse³ skal innlemmes i avtalen.
4. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF av 19. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 95/21/EF om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)⁴ skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56j (europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/25/EF) skal nytt nr. 56k lyde:

«56k **32 001 L 0096**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsettelse av harmoniserte krav og

framgangsmåter for sikker lasting og lossing av bulkskip (EFT L 13 av 16.1.2002, s. 9).»

Artikkel 2

I avtalens vedlegg XIII nr. 55b (rådsdirektiv 94/57/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32 001 L 0105**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/105/EF av 19. desember 2001 (EFT L 19 av 22.1.2002, s. 9).»

Artikkel 3

I avtalens vedlegg XIII nr. 56b (rådsdirektiv 95/21/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32 001 L 0106**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF av 19. desember 2001 (EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17).»

Artikkel 4

Teksten til direktiv 2001/96/EF, 2001/105/EF og 2001/106/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 5

Denne beslutning trer i kraft 1. juni 2002, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1⁵.

Artikkel 6

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Utferdiget i Brussel, 31. mai 2002.

For EØS-komiteen

Formann

P. Westerlund

EØS-komiteens sekretærer

P.K. Mannes

M. Brinkmann

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EFT L 13 av 16.1.2002, s. 9.

³ EFT L 19 av 22.1.2002, s. 9.

⁴ EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17.

⁵ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

**Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF av
19. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 95/21/EF
om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet,
hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord
på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i
farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon
(havnestatskontroll)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité²,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen³,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁴, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 13. november 2001, og

ut fra følgende betraktninger:

1. I rådsdirektiv 95/21/EF⁵ er det fastsatt et system med havnestatskontroll av skip i Det europeiske fellesskap på grunnlag av ensartede framgangsmåter for inspeksjon og tilbakeholding.
2. Det er nødvendig å ta hensyn til de endringer som er gjort i konvensjoner, protokoller, kodekser og resolusjoner fra Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) og til utviklingen som er skjedd innenfor rammen av Paris-memorandumet (MOU).
3. Det er enighet om at ingenting i dette direktiv medfører at flaggstatens ansvarsområder, her-

under ansvarsområdene til de godkjente organisasjonene som opptrer på vegne av flaggstatene, overføres til havnestatene.

4. Enkelte skip utgjør en åpenbar risiko for sjøsikkerheten og det marine miljø på grunn av sin dårlige tilstand, sitt flagg og sin historie. Blant disse er særlig skip som seiler under flagget til en stat som er beskrevet som «meget høy risiko» eller «høy risiko» i svartelisten som offentliggjøres i årsrapporten fra MOU. De bør derfor nektes anløp i Fellesskapets havner, med mindre det kan påvises at de kan drives sikkert i Fellesskapets farvann. Det må utarbeides retningslinjer som fastsetter framgangsmåter for tilfeller der det vedtas slik anløpsnektelse og der anløpsnektelsen oppheves. Av klarhetshensyn bør listen over skip som er nektet anløp i Fellesskapets havner, offentliggjøres.
5. Skip med høy prioriteringsfaktor utgjør en særlig alvorlig risiko for ulykker eller forurensning, noe som gjør det berettiget å inspisere dem hyppig i anløpshavner i Fellesskapet.
6. Skip av de kategorier som er oppført i vedlegg V til direktiv 95/21/EF, utgjør også en betydelig ulykkes- eller forurensningsfare når de når en viss alder. Fordi inspeksjonsmyndigheten har bred adgang til å utvise skjønn når det gjelder å velge ut skip for utvidet inspeksjon, er det ikke mulig å oppnå ensartet praksis innen Fellesskapet. Det er derfor nødvendig å gjøre inspeksjon av disse skipene obligatorisk. Av hensyn til risikoen for betydelig forurensning fra oljetankskip og i lys av det forhold at de aller fleste mangler som fører til tilbakeholding, angår skip som er eldre enn 15 år, bør ordningen med utvidet inspeksjon anvendes på oljetankskip som er 15 år gamle og eldre.
7. Innholdet i de utvidede inspeksjonene som det

¹ EFT C 212 E av 25.7.2000, s. 102 og EFT C 154 av 29.4.2001, s. 67.

² EFT C 14 av 16.1.2001, s. 22.

³ EFT C 22 av 24.1.2001, s. 19.

⁴ Europaparlamentsuttalelse av 30. november 2000 (EFT C 228 av 13.8.2001, s. 133), Rådets felles holdning av 26. februar 2001 (EFT C 101 av 30.3.2001, s. 15) og Europaparlamentsbeslutning av 16. mai 2001 (ennå ikke kunngjort i De Europeiske Fellesskaps Tidende). Europaparlamentsbeslutning av 24. oktober 2001 og rådsbeslutning av 6. desember 2001.

⁵ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 1999/97/EF (EFT L 331 av 23.12.1999, s. 67).

- er fastsatt retningslinjer for, kan variere betydelig etter inspeksjonsmyndighetens skjønn. For å oppnå ensartet inspeksjonspraksis innen Fellesskapet, bør disse retningslinjene derfor gjøres obligatoriske. Det bør likevel fastsettes mulighet for å gjøre unntak når gjennomføringen av en inspeksjon av slike skip er umulig eller vil medføre for stor risiko for skipets sikkerhet, dets besetning, inspektøren eller sikkerheten i havneområdet, særlig i lys av tilstanden til skipets lastetanker eller driftsmessige begrensninger angående lasting eller lossing.
8. Medlemsstatene bør ha anledning til å organisere de obligatoriske inspeksjonene på en effektiv måte, slik at de oppnår mest mulig av den tilleggsverdien som en styrket inspeksjonsordning gir, under hensyn til de forskjellige driftsvilkår og ved å samarbeide med havner og medlemsstater, samtidig som de overordnede kvantitative inspeksjonsmål overholdes.
 9. Fordi rekruttering og opplæring av kvalifiserte inspektører krever en viss tid, bør medlemsstatene kunne bygge opp sin inspeksjonstjeneste gradvis. På grunn av forholdene i Rotterdams havn, særlig det store antallet skipsanløp, bør det fastsettes en mulighet for en viss forlengelse av tidsrommet for rekruttering og opplæring av inspektører for denne havnens vedkommende.
 10. Konstruksjonsmessige mangler ved et skip øker trolig risikoen for en ulykke til sjøs. For skip som fører oljelast i bulk, kan slike ulykker få katastrofale følger for miljøet. Inspeksjonsmyndigheten bør foreta en visuell undersøkelse av de tilgjengelige delene av skipet med sikte på å avdekke eventuell alvorlig korrosjon og treffe de oppfølgingstiltak som måtte være nødvendige, særlig overfor klassifikasjonsselskapene som har ansvar for skipenes konstruksjonsmessige kvalitet.
 11. Utvidet inspeksjon på grunnlag av obligatorisk kontroll av et visst antall elementer ved skipet tar lang tid og krever omfattende organisering. Oppgaven med å forberede inspeksjonen bør lettes, noe som i sin tur vil bedre effektiviteten. For dette formål bør føreren eller operatøren av et skip som ankommer en havn i Fellesskapet, gi visse opplysninger av driftsmessig art.
 12. Havnestatskontrollens økende betydning i kampen mot praksis som ikke overholder standardene, fører til en samlet økning i inspektørenes oppgaver. Det bør derfor gjøres en særlig innsats for å unngå unødige inspeksjoner og forbedre den informasjonen inspektørene har om innholdet i inspeksjoner utført i tidligere havner. I inspeksjonsrapporten som inspektøren utarbeider etter å ha fullført en inspeksjon, en mer detaljert inspeksjon eller en utvidet inspeksjon, bør det derfor oppgis hvilke deler av skipet som allerede er inspisert. Inspektøren i neste anløpshavn vil dermed kunne beslutte eventuelt å unnlate å inspisere en del av skipet dersom det ikke ble funnet mangler ved forrige inspeksjon.
 13. Det er gjort avgjørende teknologiske framskritt når det gjelder utstyr som installeres om bord på skip og som gjør det mulig å registrere data fra reisen (ved hjelp av ferdsskriver – VDR-system eller «svart boks») for å lette granskingen etter ulykker. På grunn av den betydningen det har for sjøsikkerheten, og parallelt med innsatsen som gjøres på dette området innenfor IMO, bør slikt utstyr etter en periode på inntil fem år etter ikrafttredelsen av dette direktiv gjøres obligatorisk for lasteskip bygd før 1. juli 2002 som anløper havner i Fellesskapet, og når utstyret er blitt obligatorisk, bør fravær av det eller mangler ved det medføre tilbakeholding.
 14. Myndigheten i flaggstaten til et skip som er inspisert, eller det berørte klassifikasjonsselskapet, bør underrettes om inspeksjonsresultatet for å sikre en mer effektiv overvåking av utviklingen og eventuelt forringelsen av skipets tilstand, slik at de nødvendige utbedringsiltak kan treffes mens det ennå er tid.
 15. Ulykker med oljeforurensning vil kunne forårsake betydelig skade på miljøet og på økonomien i den berørte regionen. Det er derfor nødvendig å kontrollere at oljetankskip med anløp i Fellesskapets havner har tilstrekkelig dekning for den type risiko.
 16. Innsyn i informasjon angående skip som er inspisert og tilbakeholdt, er et nøkkelelement i enhver strategi med sikte på å hindre bruk av skip som ikke oppfyller sikkerhetsstandardene. Det er i denne sammenheng nødvendig at listen med offentliggjort informasjon omfatter identiteten til skipets befrakter. Allmennheten bør også få mer fullstendig og tydeligere informasjon om inspeksjoner og tilbakeholdinger som er foretatt i Fellesskapets havner. Dette gjelder særlig informasjon om mer omfattende inspeksjoner som er foretatt om bord på skip, både av havnestatsmyndighetene og av klassifikasjonsselskapene, og en redegjørelse for tiltak som er truffet av havnestatsmyndighetene eller de aktuelle klassifikasjonsselskapene etter et pålegg om tilbakeholding i henhold til dette direktiv.
 17. Det er av avgjørende betydning å overvåke an-

vendelsen av dette direktiv for å unngå risikoen for varierende sikkerhetsnivåer og konkurransevridding mellom havner og regioner i Fellesskapet. Kommisjonen bør derfor få mer detaljert informasjon, særlig om skipenes bevegelser i havnene, for å kunne foreta en detaljert undersøkelse av de forhold dette direktiv anvendes under. Slik informasjon bør gis Kommisjonen tilstrekkelig ofte til at den kan gripe raskere inn når det konstateres uregelmessigheter ved anvendelsen av direktivet.

18. De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre direktiv 95/21/EF, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁶ —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 95/21/EF gjøres følgende endringer:

1. Tittelen skal lyde:

«Rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om havnestatskontroll av skip».

2. Artikkel 2 nr. 1 og 2 skal lyde:

«1. «konvensjoner»:

- Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966 (LL 66),
 - Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 74),
 - Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med tilhørende protokoll av 1978 (MARPOL 73/78),
 - Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978 (STCW 78),
 - Konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972 (COLREG 72),
 - Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969 (ITC 69),
 - Konvensjonen om minstestandarder for handelsskip, 1976 (ILO nr. 147)
 - Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader, 1992 (CLC 92),
- samt protokoller og endringer til disse konvensjoner og tilhørende kodekser av bindende karakter som er i kraft 19. desember 2001.

2. «MOU»: Det omforente memorandum om havnestatskontroll, undertegnet i Paris 26. januar 1982, slik det foreligger 19. desember 2001,».

3. Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

Inspeksjonsorgan

Medlemsstatene skal ha hensiktsmessige nasjonale sjøfartsmyndigheter med tilstrekkelig personale, særlig kvalifiserte inspektører, heretter kalt «vedkommende myndigheter», for inspeksjon av skip, og treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at deres vedkommende myndigheter utfører sine plikter som fastsatt i dette direktiv.»

4. Artikkel 5 nr. 1, 2 og 3 skal lyde:

«1. Vedkommende myndighet i hver medlemsstat skal årlig utføre et totalt antall inspeksjoner av skip nevnt i nr. 2 og artikkel 7 tilsvarende minst 25 % av det årlige gjennomsnittsantall individuelle skip som anløper vedkommende stats havner, beregnet på grunnlag av de tre siste kalenderår som det foreligger statistikk for.

2. a) Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 7a skal vedkommende myndighet påse at en inspeksjon i samsvar med artikkel 6 utføres på ethvert skip som ikke er underkastet utvidet inspeksjon og som har en prioriteringsfaktor i Sirenac-informasjonssystemet på mer enn 50, forutsatt at det er gått en periode på minst en måned siden siste inspeksjon utført i en havn i MOU-området.

b) Ved utvelgingen av skip for inspeksjon skal vedkommende myndighet bestemme prioriteringsrekkefølgen på følgende måte: – de første skipene som utvelges for inspeksjon, skal være de som er oppført i vedlegg I del I, uten hensyn til prioriteringsfaktoren, – skipene oppført i vedlegg I del II skal utvelges i fallende rekkefølge etter størrelsen på prioriteringsfaktoren nevnt i Sirenac-informasjonssystemet.

3. Medlemsstatene skal avstå fra inspeksjon av skip som er inspisert av en medlemsstat i løpet av de foregående seks måneder, forutsatt

- skipet ikke er oppført på listen i vedlegg I,
- det ikke er rapportert mangler som følge av en tidligere inspeksjon,
- det ikke foreligger noen åpenbare grunner for å foreta en inspeksjon,
- skipet ikke omfattes av nr. 2 bokstav a).»

⁶ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

5. Artikkel 7 skal lyde:

*«Artikkel 7***Obligatorisk utvidet inspeksjon av visse skip**

1. Et skip i en av kategoriene i vedlegg V del A kan underkastes en utvidet inspeksjon etter en periode på 12 måneder etter forrige utvidede inspeksjon utført i en havn i en MOU-signatarstat.

2. Dersom et slikt skip utvelges for inspeksjon i samsvar med artikkel 5 nr. 2 bokstav b), skal det foretas en utvidet inspeksjon. Det kan likevel foretas inspeksjon i samsvar med artikkel 6 i tidsrommet mellom to utvidede inspeksjoner.

3. a) Operatøren eller føreren av et skip som omfattes av nr. 1, skal oversende alle opplysninger oppført i vedlegg V del B til vedkommende myndighet i medlemsstaten for hver havn som anløpes etter en periode på 12 måneder etter forrige utvidede inspeksjon. Disse opplysningene skal gis minst tre dager før forventet ankomst i havnen eller før avreise fra forrige havn dersom reisen ventes å ta mindre enn tre dager.

b) Ethvert skip som ikke overholder bestemmelsene i bokstav a), skal underkastes en utvidet inspeksjon i bestemmelseshavnen.

4. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 7a skal medlemsstatene påse at det foretas en utvidet inspeksjon på et skip som omfattes av nr. 3 og som har en prioriteringsfaktor på 7 eller mer i første anløpshavn etter en periode på 12 måneder etter forrige utvidede inspeksjon.

I tilfeller der medlemsstatene ikke er i stand til å øke sin kapasitet tidsnok til å foreta alle de ekstra inspeksjoner som kreves, særlig på grunn av problemer med rekruttering og opplæring av inspektører, skal de få frist til 1. januar 2003 med å bygge opp sin inspeksjonstjeneste gradvis. Denne fristen kan forlenges med seks måneder for Rotterdams havn. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene og Europaparlamentet om slike forlengelser.

5. Utvidede inspeksjoner skal utføres i samsvar med framgangsmåtene i vedlegg V del C.

6. Dersom det foreligger en risiko for at en endring eller et forslag til endring av MOU kan svekke omfanget av forpliktelsen angående utvidet inspeksjon etter denne artikkel, skal Kommisjonen uten opphold framlegge for komiteen opprettet ved artikkel 18 forslag til tiltak med sikte på å gjen-

innføre prioriteringsfaktorer som er i samsvar med formålene med dette direktiv.»

6. Ny artikkel 7a skal lyde:

*«Artikkel 7a***Framgangsmåte som skal følges dersom visse skip ikke kan inspiseres**

1. I tilfeller der en medlemsstat av driftsmessige årsaker ikke er i stand til å foreta en inspeksjon av et skip med prioriteringsfaktor på mer enn 50 som nevnt i artikkel 5 nr. 2 bokstav a) eller en obligatorisk utvidet inspeksjon som nevnt i artikkel 7 nr. 4, skal medlemsstaten uten opphold underrette Sirenac-systemet om at en slik inspeksjon ikke er utført.

2. Slike tilfeller skal hver sjette måned meldes til Kommisjonen sammen med årsakene til at de aktuelle skipene ikke er inspisert.

3. I løpet av et kalenderår skal slike ikke-utførte inspeksjoner ikke overstige 5 % av det årlige gjennomsnittsantall individuelle skip som kan inspiseres i henhold til nr. 1 og som anløper medlemsstatens havner, beregnet på grunnlag av de tre siste kalenderår som det foreligger statistikk for.

4. Skip nevnt i nr. 1 skal underkastes en inspeksjon i samsvar med bestemmelsene i artikkel 5 nr. 2 bokstav a), eller eventuelt en obligatorisk utvidet inspeksjon i samsvar med artikkel 7 nr. 4, i neste anløpshavn i Fellesskapet.

5. Senest 22. juli 2008 skal prosentsetningen 5 % nevnt i nr. 3 endres på grunnlag av en vurdering foretatt av Kommisjonen, dersom det anses som hensiktsmessig, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 19.»

7. Ny artikkel 7b skal lyde:

*«Artikkel 7b**Tiltak for anløpsnektelse for visse skip*

1. En medlemsstat skal påse at et skip i en av kategoriene i vedlegg XI del A nektes anløp i dens havner, unntatt i de situasjoner som er nevnt i artikkel 11 nr. 6, dersom skipet

enten

– fører flagget til en stat som står på svartelisten offentliggjort i årsrapporten fra MOU, og

– har vært tilbakeholdt mer enn to ganger i løpet av de 24 foregående måneder i en havn i en MOU-signatarstat, eller

– fører flagget til en stat som er beskrevet som en stat med «meget høy risiko» eller «høy risiko» i svartelisten offentliggjort i årsrapporten fra MOU, og

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

– har vært tilbakeholdt mer enn én gang i løpet av de 36 foregående måneder i en havn i en MOU-signatarstat.

Anløpsnektelse kommer til anvendelse så snart skipet har fått tillatelse til å forlate havnen der det har vært gjenstand for en andre eller eventuelt tredje tilbakeholding.

2. Med hensyn til nr. 1 skal medlemsstatene overholde framgangsmåtene fastsatt i vedlegg XI del B.

3. Kommisjonen skal hver sjette måned offentliggjøre informasjon angående skip som er nektet anløp i havner i Fellesskapet i henhold til denne artikkel.»

8. Artikkel 8 skal lyde:

«Artikkel 8

Inspeksjonsrapport til skipsføreren

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

9. I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) nr. 1 skal lyde:

«1. Vedkommende myndighet skal forsikre seg om at eventuelle mangler som er bekreftet eller avdekket ved inspeksjonen omhandlet i artikkel 5 nr. 2 og artikkel 7, er eller vil bli utbedret i samsvar med konvensjonene.»

b) nr. 3 skal lyde:

«3. Ved vurderingen av om et skip skal tilbakeholdes eller ikke, skal inspektøren anvende kriteriene oppført i vedlegg VI. I denne forbindelse skal skipet tilbakeholdes dersom det ikke er utstyrt med en fungerende ferdsskriver når bruk av denne er obligatorisk i henhold til vedlegg XII. Dersom denne mangelen ikke enkelt kan utbedres i tilbakeholdingshavnen, kan vedkommende myndighet tillate at skipet går til nærmeste hensiktsmessige havn der den umiddelbart skal utbedres, eller kreve at mangelen utbedres innen en frist på høyst 30 dager. For disse formål skal framgangsmåtene fastsatt i artikkel 11 anvendes.»

c) nr. 5 skal lyde:

«5. Når inspeksjonene omhandlet i artikkel 5 nr. 2 og artikkel 7 gir grunnlag for tilbakeholding, skal vedkommende myndighet umiddelbart skriftlig og med vedleggelse av inspeksjonsrapporten underrette myndigheten i staten hvis flagg skipet har rett til å føre (heretter kalt «flaggstatens myndighet»), eller, dersom dette ikke er mulig, konsulen eller, i dennes

fravær, den nærmeste diplomatiske representant for vedkommende stat, om alle forhold som gjorde inngrepet nødvendig. Dessuten skal oppnevnte inspektører eller godkjente organisasjoner som har ansvar for utstedelsen av skipets sertifikater eller sertifikater utstedt på vegne av flaggstaten i samsvar med de internasjonale konvensjonene, også underrettes dersom det er relevant.»

10. Artikkel 10 nr. 1 skal lyde:

«1. Rederen eller operatøren av et skip eller dennes representant i medlemsstaten skal ha rett til å påklage et vedtak om tilbakeholding eller anløpsnektelse truffet av vedkommende myndighet. En klage skal ikke medføre at tilbakeholdingen eller anløpsnektelsen oppheves.»

11. Artikkel 14 nr. 2 skal lyde:

«2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak med sikte på utveksling av opplysninger og samarbeid mellom sin vedkommende myndighet og vedkommende myndigheter i alle andre medlemsstater og opprettholde den etablerte operasjonelle forbindelse mellom sin vedkommende myndighet, Kommisjonen og informasjonssystemet Sirenac i St. Malo, Frankrike. Med henblikk på å utføre inspeksjonene nevnt i artikkel 5 nr. 2 og artikkel 7 skal inspektørene rådføre seg med de offentlige og private databasene angående skipsinspeksjon som er tilgjengelige gjennom informasjonssystemet Equasis.»

12. Artikkel 15 nr. 2 skal lyde:

«2. Opplysningene oppført i vedlegg VIII del I og II og opplysninger om endring av, oppheving av eller stryking fra klasse nevnt i artikkel 15 nr. 3 i direktiv 94/57/EF skal være tilgjengelige i Sirenac-systemet. De skal offentliggjøres gjennom informasjonssystemet Equasis snarest mulig etter at inspeksjonen er avsluttet eller tilbakeholdingen opphevet.»

13. I artikkel 15 skal nytt nr. 5 lyde:

«5. Bestemmelsene i denne artikkel berører ikke nasjonal lovgivning om ansvar.»

14. I artikkel 16 skal nytt nr. 2a lyde:

«2a. I tilfelle av tilbakeholding av et skip på grunn av mangler eller fravær av gyldige sertifikater som fastsatt i artikkel 9 og vedlegg VI, skal alle utgifter i forbindelse med tilbakeholdingen i havnen bæres av skipets reder eller operatør.»

15. Artikkel 17 og 18 skal lyde:

*«Artikkel 17***Opplysninger i forbindelse med overvåking av gjennomføringen**

Medlemsstatene skal gi Kommisjonen opplysningene oppført i vedlegg X med den hyppighet som er angitt i samme vedlegg.

*Artikkel 18***Forskriftskomite**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt i henhold til artikkel 12 i direktiv 93/75/EØF (heretter kalt «komiteen»).

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

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

3. Komiteen fastsetter selv sin forretningsorden.»

16. I artikkel 19 skal den innledende setningen og bokstav a) lyde:

«Dette direktiv kan, uten at dets virkeområde utvides, endres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 18 nr. 2 for å:

a) tilpasse pliktene omhandlet i artikkel 5, med unntak av tallet 25 % nevnt i artikkelens nr. 1, og i artikkel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 og 17, samt i vedleggene som disse artiklene viser til, på grunnlag av erfaringene gjort ved gjennomføringen av dette direktiv, samtidig som det tas hensyn til utviklingen i MOU,»

17. Ny artikkel 19a skal lyde:

*«Artikkel 19a***Sanksjoner**

Medlemsstatene skal opprette et system med sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at disse sanksjonene anvendes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.»

18. I artikkel 20 skal nytt nr. 4 lyde:

«4. I tillegg skal Kommisjonen jevnlig underrette Europaparlamentet og Rådet om framdriften i gjennomføringen av direktivet i medlemsstatene.»

19. Vedlegg I del II erstattes med teksten i vedlegg I til dette direktiv.

20. I vedlegg II gjøres følgende endringer:

a) nr. 10 erstattes av følgende numre:

«10. Dokument om skipets sikkerhetsbemanning 3210a Sertifikater utstedt i henhold til STCW-konvensjonen»,

b) nytt nr. 35 skal lyde:

«35. Sertifikat for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl (Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader, 1992).»

21. I vedlegg III nr. 1 skal «II-8 og II-11» lyde «og II-8».

22. Vedlegg V erstattes med teksten i vedlegg II til dette direktiv.

23. I vedlegg VI gjøres følgende endringer:

a) i nr. 2 («Anvendelse av hovedkriteriene») skal følgende tekst tilføyes:

«14. å gi mest mulig informasjon i tilfelle av ulykke.»

b) i nr. 3.1 skal «Manglende gyldige sertifikater» lyde «Manglende gyldige sertifikater og dokumenter»,

c) i nr. 3.2 skal nytt punkt 15 og 16 lyde:

«15) Manglende gjennomføring av programmet for utvidet inspeksjon i samsvar med SOLAS 74, kapittel XI, regel 2.

16) Fravær av eller funksjonsfeil ved en VDR, når bruk av slikt utstyr er obligatorisk.»

d) i nr. 3.6 skal nytt punkt 5 lyde:

«5. Besiktelsesrapport mangler eller er ikke i samsvar med regel 13G(3) (b) i Marpol-konvensjonen.»

24. Vedlegg VIII erstattes med teksten i vedlegg III til dette direktiv.

25. Vedlegg IX, X, XI og XII tilføyes, med tekst som i vedlegg IV til dette direktiv.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal senest 22. juli 2003 vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

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

Artikkel 3

Kommisjonen skal vurdere gjennomføringen av dette direktiv innen 22. juli 2006. Vurderingen vil blant annet dreie seg om antall inspektører med ansvar for havnestatskontroll i hver medlemsstat og antall inspeksjoner som er utført, herunder obligatoriske utvidede inspeksjoner. Kommisjonen skal oversende resultatene av vurderingen til Europaparlamentet og Rådet, og skal på grunnlag av vurderingen avgjøre om det er nødvendig å foreslå en endring av direktivet eller ytterligere lovgivning på dette området.

Artikkel 4

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utført i Brussel, 19. desember 2001.

For Europaparlamentet
N. FONTAINE

President

For Rådet
A. NEYTS-
YTTBROECK
Formann

Vedlegg I**«II. Generell prioriteringsfaktor**

Følgende skip skal prioriteres for inspeksjon:

1. Skip som anløper en havn i en medlemsstat for første gang eller etter et fravær på tolv måneder eller mer. Ved anvendelsen av disse kriterier skal medlemsstatene også ta hensyn til de inspeksjoner som er foretatt av medlemmer av MOU. Dersom det ikke foreligger nødvendige data for dette formål, skal medlemsstatene basere seg på de tilgjengelige data fra Sirenac-databasen og inspisere de skip som ikke er blitt registrert i denne databasen etter at den ble tatt i bruk 1. januar 1993.
2. Skip som ikke har vært inspisert av en medlemsstat i løpet av de foregående seks måneder.
3. Skip hvis lovfestede sertifikater vedrørende skipets konstruksjon og utstyr, utstedt i samsvar med konvensjonene, og klassifikasjons sertifikater er utstedt av en organisasjon som ikke er anerkjent i henhold til rådsdirektiv 94/57/EF.
4. Skip som fører flagget til en stat som står på svartelisten offentliggjort i MOUs årsrapport.

5. Skip som har fått tillatelse til å forlate en medlemsstats havn på bestemte vilkår, som:

- a. at mangler utbedres før avgang,
- b. at mangler utbedres i neste anløpshavn,
- c. at mangler utbedres innen 14 dager,
- d. at mangler behandles på andre, nærmere angitte vilkår.

Dersom det er truffet egnede tiltak for skipet og alle mangler er utbedret, skal dette tas hensyn til.

6. Skip der det er avdekket mangler under en tidligere inspeksjon, etter antall mangler.

7. Skip som er tilbakeholdt i en tidligere havn.

8. Skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert alle relevante internasjonale konvensjoner nevnt i artikkel 2 i dette direktiv.

9. Skip med klasse i et klassifikasjonsselskap med en mangelfaktor som ligger over gjennomsnittet.

10. Skip i kategoriene nevnt i vedlegg V del A.

11. Skip som er mer enn 13 år gamle.

For skipene nevnt ovenfor skal vedkommende myndighet bestemme prioriteringsrekkefølgen for inspeksjon ved å ta hensyn til den generelle prioriteringsfaktoren som framkommer i Sirenac-informasjonsystemet, i samsvar med vedlegg I del I i MOU. Høy faktor angir høy prioritet. Den generelle prioriteringsfaktoren er lik summen av de relevante faktorverdiene, som angitt innenfor rammen av MOU. Nr. 5, 6 og 7 gjelder bare inspeksjoner foretatt i løpet av de siste tolv månedene. Den generelle prioriteringsfaktoren må ikke være mindre enn summen av verdiene fastsatt for nr. 3, 4, 8, 9, 10 og 11.

Med henblikk på artikkel 7 nr. 4 skal den generelle prioriteringsfaktoren likevel ikke ta hensyn til nr. 10.»

Vedlegg II**«Vedlegg V**

A. Skipskategorier som skal underkastes utvidet inspeksjon (som omhandlet i artikkel 7 nr. 1)

1. Gass- og kjemikalietankskip som er eldre enn 10 år, beregnet på grunnlag av byggetidspunktet angitt i skipets sikkerhets sertifikater.
2. Bulkskip som er eldre enn 12 år, beregnet på grunnlag av byggetidspunktet angitt i skipets sikkerhets sertifikater.
3. Oljetankskip med bruttotonnasje på mer enn 3000 brt som er eldre enn 15 år, beregnet på grunnlag av byggetidspunktet angitt i skipets sikkerhets sertifikater.
4. Passasjerskip som er eldre enn 15 år, med unntak av passasjerskip nevnt i artikkel 2 bokstav a) og b) i rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av ro-

roferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetraffikk⁷.

B. Opplysninger som skal meldes til vedkommende myndighet (som omhandlet i artikkel 7 nr. 3 bokstav a))

A. navn,

B. flagg,

C. eventuelt IMO-identifikasjonsnummer,

D. dødvekttonnasje,

E. skipets byggetidspunkt, beregnet på grunnlag av tidspunktet angitt i skipets sikkerhets-sertifikater,

F. for tankskip:

F.a. konfigurasjon: enkeltskrog, enkelt skrog med SBT, dobbelt skrog,

F.b. tilstand i laste- og ballasttanker: fulle, tomme, nøytraliserte

F.c. lastvolum og lastens art,

G. sannsynlig ankomsttidspunkt i bestemmelseshavnen eller ved losstasjonen, i samsvar med kravene fra vedkommende myndighet,

H. anløpets planlagte varighet,

I. planlagte operasjoner i bestemmelseshavnen (lasting, lossing, annet),

J. planlagte obligatoriske besiktelser og inspeksjoner og omfattende vedlikeholds- og reparasjonsarbeid som vil bli utført i bestemmelseshavnen.

C. Framgangsmåter i forbindelse med utvidet inspeksjon av visse kategorier skip (som omhandlet i artikkel 7 nr. 5)

Med forbehold for den praktiske gjennomførbarheten eller eventuelle begrensninger angående sikkerheten for mennesker, skipet eller havnen, må minst følgende punkter inngå i en utvidet inspeksjon. Inspektørene må være klar over at den kan utgjøre en fare for en sikker gjennomføring av visse operasjoner om bord, f.eks. håndtering av last, dersom det må foretas prøver som har en direkte innvirkning på disse operasjonene mens de pågår.

1. ALLE SKIP (alle kategorier i del A)

- total strømstans og start av nødgenerator,
- kontroll av nødbelysning,
- funksjonskontroll av nødbrannpumpen med to brannslanger tilkoplede hovedledningen for brannvann,

- lensepumpenes funksjon,
- stenging av vanntette dører,
- utsetting av en livbåt på vannet,
- prøving av fjernstyrt nødstop for f.eks. kjeler, ventilasjon og drivstoffpumper,
- prøving av styremaskin og hjelpestyremaskin,

- inspeksjon av nødstrømsforsyning til radioanlegg,

- inspeksjon og, i den grad det er mulig, prøving av maskinromsseparatoren.

2. Gass- og kjemikalietankskip

I tillegg til punktene oppført i nr. 1 skal følgende punkter anses som en del av den utvidede inspeksjonen for gass- og kjemikalietankskip:

- overvåkings- og sikkerhetsinnretninger for temperatur, trykk og frirom i lastetanker,

- oksygenanalyseapparater og eksplosimetre, herunder kalibrering av disse. Tilgjengeligheten av kjemikaliedeteksjonsutstyr (sugepumper) med et passende antall egnede gassdeteksjonsrør for den særskilte lasten som føres,

- materiell for nødvakuuming av lugarer som gir tilstrekkelig åndedretts- og øyevern til alle om bord (dersom slikt materiell kreves for produktene oppført i det internasjonale egnethets-sertifikatet eller sertifikatet for transport av farlige kjemikalier i bulk eller eventuelt sertifikatet for hindring av forurensning ved transport av kondenserte gasser i bulk),

- kontroll av at produktet som føres, er oppført i det internasjonale egnethets-sertifikatet eller sertifikatet for transport av farlige kjemikalier i bulk eller eventuelt sertifikatet for hindring av forurensning ved transport av kondenserte gasser i bulk,

- kontroll av at de faste brannsløkkingsanleggene på dekk, enten det dreier seg om skum- eller pulveranlegg eller annet, er som påkrevd for det aktuelle produktet.

3. Bulkskip

I tillegg til punktene oppført i nr. 1 skal følgende punkter anses som en del av den utvidede inspeksjonen for bulkskip:

- mulig korrosjon på fundamenter for dekkmaskineri,

- mulig deformasjon av og/eller korrosjon på lukedeksler,

- mulig sprekkdannelse eller lokal korrosjon i tverrskipsskott,

- atkomst til lasterom,

- verifisering av at følgende dokumenter finnes om bord, kontroll av disse og bekreftelse av at flaggstaten eller klassifikasjonsselskapet har påtegnet dem:

- 1) rapporter om besiktelse av konstruksjon,
- 2) rapporter om vurdering av skipets tilstand,
- 3) rapporter om tykkelsesmålinger,
- 4) beskrivende dokument nevnt i IMO-resolusjon A.744(18).

4. Oljetankskip

I tillegg til punktene oppført i nr. 1 skal følgende punkter anses som en del av den utvidede inspeksjonen for oljetankskip:

- fast installert skumsløkkings-system på dekk,

- brannsløkkingsutstyr generelt,

- inspeksjon av brannspjeld til maskinrom, pumperom og rom i innredningen,

⁷ EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

– kontroll av nøytralgassens trykk og oksygeninnhold,

– ballasttanker: minst én av ballasttankene innenfor lasteområdet skal undersøkes først fra tankens mannhull/atkomst fra dekk og deretter innvendig dersom inspektøren fastslår at det foreligger åpenbare grunner til ytterligere inspeksjon,

– verifisering av at følgende dokumenter finnes om bord, kontroll av dem og bekreftelse av at flaggstaten eller klassifikasjonsselskapet har påtegnet dem:

- 1) rapporter etter besiktelse av konstruksjon,
- 2) rapporter etter vurdering av skipets tilstand,
- 3) rapporter etter tykkelsesmålinger,
- 4) beskrivende dokument nevnt i IMO-resolusjon A.744(18).

5. Passasjerskip som ikke omfattes av direktiv 1999/35/EF.

I tillegg til punktene oppført i del C nr. 1 kan følgende punkter også anses som en del av utvidet inspeksjon for passasjerskip:

– prøving av branndeteksjons- og -alarmanlegg,

– prøving av forsvarlig stenging av brann-dører,

– prøving av høyttaleranlegg,

– brannøvelse der, som et minimum, alle sett med brannmannsutstyr blir demonstrert og en del av forpleiningspersonalet deltar,

– kontroll av at nøkkelpersoner blant besetningsmedlemmene er kjent med havarikontrollplanen.

Dersom det anses hensiktsmessig, kan inspeksjonen fortsette etter samtykke fra skipsføreren eller operatøren mens skipet er underveis til eller fra havnen i medlemsstaten. Inspektørene må ikke hindre skipets drift eller provosere fram situasjoner som etter skipsføreren vurdering kan sette passasjerenes, besetningens eller skipets sikkerhet i fare.»

Vedlegg III

Vedlegg VIII skal lyde:

«Vedlegg VIII

Offentliggjøring av opplysninger vedrørende tilbakeholdinger og inspeksjoner i medlemsstatenes havner (som omhandlet i artikkel 15)

I. Opplysningene som offentliggjøres i henhold til artikkel 15 nr. 1, skal omfatte

– skipets navn,–

IMO-nummer,

– skipstype,

– tonnasje (brt),

– byggeår, bestemt på grunnlag av datoen angitt i skipets sikkerhetsattestifikater,

– navn og adresse til skipets rederi eller operatør,

– for skip som fører flytende eller fast last i bulk, navnet og adressen til befrakteren som er ansvarlig for valg av skipet og befraknings-type,–

flaggstat,

– klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene som har utstedt eventuelle klasse-sertifikater til skipet,

– klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene og/eller andre parter som har utstedt sertifikater til skipet i samsvar med de relevante konvensjonene på vegne av flaggstaten, med angivelse av de utstedte sertifikatene,

– havn og dato for siste utvidede inspeksjon, eventuelt med opplysning om hvorvidt det ble gitt pålegg om tilbakeholding,

– havn og dato for siste særlige besiktelse, og navnet på organisasjonen som utførte besiktelsen,

– antall tilbakeholdinger i løpet av de foregående 24 måneder,

– tilbakeholdingsstat og//havn,

– dato for oppheving av tilbakeholdingen,

– tilbakeholdingens varighet, i dager,

– antall fastslåtte mangler og grunnene for tilbakeholdingen, uttrykt i klare og utvetydige ordelag,

– beskrivelse av tiltakene truffet av vedkommende myndighet og eventuelt av klassifikasjonsselskapet som oppfølging etter tilbakeholding,

– dersom skipet er blitt nektet anløp i en havn i Fellesskapet, grunnene til denne nektelsen, uttrykt i klare og utvetydige ordelag,

– opplysning om hvorvidt klassifikasjonsselskapet eller annet privat organ som utførte inspeksjonen, hadde ansvar i forbindelse med de mangler som helt eller delvis er grunn til tilbakeholdingen,

– beskrivelse av de tiltak som er truffet for skip som har fått lov til å fortsette til nærmeste egnede reparasjonsverft eller er blitt nektet anløp i en havn i Fellesskapet.

II. Opplysningene om inspiserte skip som offentliggjøres i henhold til artikkel 15 nr. 2 skal omfatte

– skipets navn,

– IMO-nummer,

– skipstype,

– tonnasje (brt),

– byggeår,

– navn og adresse til skipets rederi eller operatør,

– for skip som fører flytende eller fast last i bulk, navnet og adressen til befrakteren som er ansvarlig for valg av skipet og befraknings-type,

– flaggstat,

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

- klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene som har utstedt eventuelle klasse-sertifikater til dette skipet,
- klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene og/eller andre parter som har utstedt sertifikater til skipet i samsvar med de relevante konvensjonene på vegne av flaggstaten, med angivelse av de utstedte sertifikatene,
 - inspeksjonsstat, -havn og -dato,
 - antall mangler etter mangelkategori.»

Vedlegg IV

Nytt vedlegg IX, X, XI og XII skal lyde:

«Vedlegg IX

Inspeksjonsrapport utarbeidet i samsvar med artikkel 8

Inspeksjonsrapporten skal inneholde minst følgende punkter:

I. Alminnelige opplysninger

1. Vedkommende myndighet som har utarbeidet rapporten
- 2 Dato og sted for inspeksjon
3. Det inspiserte skipets navn
4. Flagg
5. Skipstype
6. IMO-nummer
7. Kjenningssignal
8. Tonnasje (brt)
9. Dødvekttonnasje (der det er relevant)
10. Byggeår, bestemt på grunnlag av datoen angitt på skipets sikkerhetsattest
11. Klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene som har utstedt eventuelle klassesertifikater til skipet
12. Klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene og/eller eventuelle andre parter som har utstedt sertifikater til skipet i samsvar med de relevante konvensjonene på vegne av flaggstaten
13. Navn og adresse til skipets reder eller operatør
14. For skip som fører flytende eller fast last i bulk, navn og adresse til befrakteren som er ansvarlig for valg av skipet og befraktningstype
15. Sluttdato for utarbeidelse av inspeksjonsrapporten

16. Opplysning om at detaljerte opplysninger om en inspeksjon eller en tilbakeholding kan offentliggjøres

II. Opplysninger angående inspeksjon

1. Sertifikater utstedt i henhold til de relevante internasjonale konvensjonene, myndighet eller organisasjon som har utstedt de(t) aktuelle sertifikatet(-ene), med angivelse av utstedelses- og utløpsdato
2. Deler eller elementer av skipet som er inspisert (i tilfelle mer detaljert eller utvidet inspeksjon)

3. Inspeksjonstype (inspeksjon, mer detaljert inspeksjon, utvidet inspeksjon)

4. Manglenes art

5. Tiltak som er truffet.

III. Tilleggsopplysninger i tilfelle tilbakeholding

1. Dato for pålegg om tilbakeholding
2. Dato for opphevelse av tilbakeholding
3. Arten av de mangler som lå til grunn for pålegg om tilbakeholding (eventuelt med henvisninger til de relevante konvensjonene)
4. Opplysninger om siste mellomliggende eller årlige besiktelse
5. Eventuelt opplysning om hvorvidt klassifikasjonsselskapet eller et eventuelt annet privat organ som utførte inspeksjonen, hadde ansvar i forbindelse med de mangler som helt eller delvis er grunn til tilbakeholdingen
6. Tiltak som er truffet.

Vedlegg X

Opplysninger som skal gis i forbindelse med overvåking av gjennomføringen i henhold til artikkel 17

1. Senest 1. april hvert år skal medlemsstatene gi Kommisjonen følgende data for foregående år:

1.1. Antall inspektører som arbeider på deres vegne innenfor rammen av havnestatskontroll av skip.

Disse opplysningene skal oversendes Kommisjonen ved bruk av tabell etter følgende mønster.

Havn/ område	Antall inspektører på heltid	Antall inspektører på deltid ¹	Omregning til heltid
Havn X ...			
Havn Y ...			
SAMLET			

¹ Dersom inspeksjonene som er utført i forbindelse med havnestatskontroll utgjør bare en del av inspektørenes arbeid, må det samlede antall inspektører omregnes til et antall som tilsvarer inspektører på heltid

Disse opplysningene skal gis på nasjonalt nivå og for hver havn i den aktuelle medlemsstaten. I dette vedlegg menes med en havn en enkelt havn samt det geografiske området som dekkes av en inspektør eller en gruppe inspektører og som eventuelt omfatter flere enkelt-havner. Samme inspektør kan arbeide i mer enn én havn eller mer enn ett geografisk område.

1.2. Det samlede antall enkeltskip som anløp deres havner på nasjonalt nivå.

2. Medlemsstatene skal enten:

- a) hver sjette måned gi Kommisjonen en liste med bevegelsene til enkeltskip med anløp

i deres havner, med unntak av regelmessige fergeforbindelser, med angivelse av skipenes IMO-nummer og ankomstdato, eller

b) underrette Sirenac-systemet om IMO-nummer og ankomstdato for skip som daglig anløpte deres havner, med unntak av regelmessige fergeforbindelser.

Medlemsstatene skal gi Kommisjonen en liste over de regelmessige fergeforbindelsene nevnt i bokstav a) og b) senest seks måneder etter gjennomføringen av dette direktiv, og deretter hver gang det foretas endringer i disse fergeforbindelsene.

Vedlegg XI

A. Kategorier av skip som er nektet anløp i fellesskapets havner (som omhandlet i artikkel 7b nr. 1)

1. Gass- og kjemikalietankskip
2. Bulkskip
3. Oljetankskip
4. Passasjerskip

B. Framgangsmåter angående anløpsnektelse i fellesskapets havner (som omhandlet i artikkel 7b nr. 2)

1. Dersom vilkårene beskrevet i artikkel 7b er oppfylt, skal vedkommende myndighet i havnen der skipet holdes tilbake for andre eller eventuelt tredje gang, skriftlig underrette skipets kaptein og reder eller operatør om at det er vedtatt anløpsnektelse for skipet.

Vedkommende myndighet skal også underrette flaggstatens myndighet, det berørte klassifikasjonsselskapet, de øvrige medlemsstatene, Kommisjonen, Centre administratif des affaires maritimes og MOUs sekretariat.

Anløpsnektelsen trer i kraft så snart skipet har fått tillatelse til å forlate havnen etter at manglene som førte til tilbakeholdingen, er utbedret.

2. For å få anløpsnektelsen opphevet, skal rederen eller operatøren rette en formell anmodning til vedkommende myndighet i medlemsstaten som vedtok anløpsnektelsen. Denne anmodningen skal være vedlagt en attest fra flaggstatens myndighet som bekrefter at skipet fullt ut oppfyller de relevante bestemmelsene i de internasjonale konvensjonene. Anmodningen om opphevelse av anløpsnektelsen skal også eventuelt være vedlagt en attest fra det klassifikasjonsselskapet som skipet har klasse i, der det bekreftes at skipet er i samsvar med klassifikasjonsstandardene fastsatt av selskapet.

3. Anløpsnektelsen kan oppheves bare etter en ny inspeksjon av skipet i en avtalt havn utført av inspektører fra vedkommende myndighet i medlemsstaten som vedtok anløpsnektelsen, og bare dersom det til denne medlems-

statens tilfredshet bekreftes at skipet fullt ut oppfyller de relevante bestemmelsene i de internasjonale konvensjonene.

Dersom den avtalte havnen ligger i Fellesskapet, kan vedkommende myndighet i bestemmelseshavnens medlemsstat, med samtykke fra vedkommende myndighet i medlemsstaten som vedtok anløpsnektelsen, tillate at skipet går til den aktuelle havnen med det ene formål å kontrollere at skipet oppfyller vilkårene i nr. 2.

Den nye inspeksjonen skal være en utvidet inspeksjon som minst skal omfatte de relevante punktene i vedlegg V del C.

Alle utgifter i forbindelse med denne utvidede inspeksjonen skal bæres av skipets reder eller operatør.

4. Dersom resultatet av den utvidede inspeksjonen er tilfredsstillende for medlemsstaten i samsvar med nr. 2, oppheves anløpsnektelsen. Skipets reder eller operatør skal underrettes om dette skriftlig.

Vedkommende myndighet skal også underrette skriftlig flaggstatens myndighet, det berørte klassifikasjonsselskapet, de øvrige medlemsstatene, Kommisjonen, Centre administratif des affaires maritimes og MOUs sekretariat.

5. Opplysninger om skip som er nektet anløp i Fellesskapets havner, skal gjøres tilgjengelige i Sirenac-systemet og offentliggjøres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 15 og vedlegg VIII.

Vedlegg XII

Internasjonale krav og fellesskapskrav angående ferdsskriver

Skip i følgende kategorier som anløper en havn i Fellesskapet, skal være utstyrt med ferdsskriver som oppfyller ytelsesstandardene fastsatt i IMO-resolusjon A.861(20) og prøvingskravene fastsatt i standard 61 996 fra Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC):

- passasjerskip bygd 1. juli 2002 eller senere,
- roro-passasjerskip bygd før 1. juli 2002, senest på datoen for første besiktelse utført etter 1. juli 2002,
- andre passasjerskip enn roro-passasjerskip, bygd før 1. juli 2002, senest 1. januar 2004,
- andre skip enn passasjerskip med bruttotonnasje på 3000 brt og mer, bygd 1. juli 2002 eller senere.

Skip i følgende kategorier bygd før 1. juli 2002 som anløper en havn i Fellesskapet, skal være utstyrt med ferdsskriver som oppfyller de relevante IMO-standardene:

- lasteskip med bruttotonnasje på 20 000 brt og mer, senest på datoen fastsatt av IMO,

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv om havnestatskontroll

eller dersom IMO ikke har gjort vedtak om dette, senest 1. januar 2007,
– lasteskip med bruttotonnasje på 3000 brt og mer, men mindre enn 20 000, senest på da-

toen fastsatt av IMO, eller dersom IMO ikke har gjort vedtak om dette, senest 1. januar 2008.»
