Forslag til

Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe[1)]

I medfør af § 1, stk. 3, § 3, stk. 1, nr. 1-7 og nr. 10, og stk. 2, § 8 a, § 16, stk. 3, § 20, stk. 1, § 20 a, stk. 3, og § 32, stk. 9~~8~~, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 2217~~2~~ af 1~~1~~7. ~~januar~~ februar 2022~~1~~4, ~~som ændret ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 og § 38 i lov nr. 426 af 18. maj 2016, og efter forhandling med forsvarsministeren~~ fastsættes efter bemyndigelse~~,~~ i henhold til § 1, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. ~~744~~ 261 af 2~~3~~4. ~~juni~~ marts 2020~~13~~ om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v.:

Administrative bestemmelser

§ 1. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3099 af 27. november 2024 finder anvendelse ved Søfartsstyrelsens gennemførelse af havnestatskontrol indenfor rammerne af lov om sikkerhed til søs. Søfartsstyrelsen følger også direktivets bestemmelser, når styrelsen efter bemyndigelse og aftale med andre myndigheder gennemfører havnestatskontrolopgaver på disses vegne.

Stk. 2. ~~Direktivet~~ Konsolideret udgave af direktivet er gengivet i bilag 1 til denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Ved »natperiode«, jf. direktivets artikel 2, nr. 10, forstås tidsrummet fra 18.00 til 08.00.

Stk. 4. Direktivets bestemmelser vedrørende anmeldelse og registrering af skibes ankomst og afgang gennemførtes ved Beredskabsstyrelsens ~~Søfartsstyrelsens~~ bekendtgørelse om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne.

Anvendelsesområde

§ 2. Bekendtgørelsen finder anvendelse for udenlandske skibe og deres besætninger, der anløber dansk havn, eller en ankerplads indenfor en dansk havns område, med henblik på overførsel mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser.

Stk. 2. Såfremt Søfartsstyrelsen foretager inspektion af et udenlandsk skib, som befinder sig i dansk farvand, men som ikke er i havn, betragtes inspektionen som værende omfattet af denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Bekendtgørelsen gælder ikke for fiskerfartøjer med en længde på under 24 meter, krigsskibe, marinehjælpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt.

Fiskerfartøjer på 24 meter og derover

§ 3. Europa-Kommissionen kan i samarbejde med de medlemsstater, som har undertegnet Paris MOU, vedtage retningslinjer, der fastsætter de nærmere ordninger for en parallel og særskilt havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover.

Reder og skibsfører

§ 43. Rederen eller føreren af et skib, som ifølge direktivets artikel 14, stk. 1~~nr. 3~~, kan underkastes en udvidet inspektion, skal sørge for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at den udvidede inspektion kan gennemføres.

Stk. 2. Med mindre andet fremgår af de kontrolforanstaltninger, der kræves af hensyn til sikringen, skal sådanne skibe blive i havnen eller på ankerpladsen, indtil inspektionen er afsluttet.

Havne

§ 54. Hvis havnemyndigheder eller -instanser under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden, herunder sikkerheden under sejladsen eller sikkerheden for de søfarende om bord, eller som kan indebære risiko for ~~fejl og mangler, som kan påvirke skibets sikkerhed, eller som udgør en urimelig trussel om~~ skade på havmiljøet, skal de omgående underrette Søfartsstyrelsen.

Straf og ikrafttræden

§ 65. Rederen af et skib, som er underkastet en udvidet inspektion, og som uden Søfartsstyrelsens udtrykkelige samtykke afsejler, inden inspektionen er gennemført, straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,

2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller

3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

§ 7~~6~~. Bekendtgørelsen træder i kraft den 6~~1~~. ~~maj~~ juli 20271~~8~~.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. ~~1195~~ 262 af ~~12~~9. ~~november~~ april 20181~~4~~ om havnestatskontrol af skibe ophæves.

Søfartsstyrelsen, den [dato~~9. april~~ 2027~~18~~]

~~Per Sønderstrup~~Martin Hvid John

~~/ Philippe Bauchy~~Malene Loftager Mundt

Bilag 1

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/16/EF

af 23. april 2009

om havnestatskontrol

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57)

Ændret ved:

Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013
Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013
Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015
Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017
Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023
Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2024/3099 af 27. november 2024

Berigtiget ved:

Berigtigelse, EUT L 032, 1.2.2013, s. 23 (2009/16/EF)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/16/EF

af 23. april 2009

om havnestatskontrol

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til standarderne; dette skal ske ved:

a) at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant fællesskabslovgivning om sikkerhed til søs, om maritim sikring, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører

b) at opstille fælles kriterier for havnestatens kontrol med skibe og at harmonisere procedurerne for inspektion og tilbageholdelse med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU

c) at gennemføre en havnestatskontrolordning i Fællesskabet, som er baseret på de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, med det formål at inspicere alle skibe med en hyppighed, der er afhængig af deres risikoprofil, således at skibe, der frembyder en højere risiko, underkastes en mere detaljeret og hyppigere inspektion.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1)»konventioner« : følgende konventioner samt protokoller og ændringer hertil og tilhørende koder af bindende karakter i den gældende affattelse:

a) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)

b) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas 74)

c) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (Marpol 73/78)

d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (»STCW-konventionen«)

e) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (Colreg 72)

f) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)

h) den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92)

i) konventionen af 2006 om søfarendes arbejdsforhold (MLC 2006)

j) den internationale konvention af 2001 om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe (AFS 2001)

k) den internationale konvention af 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (bunkeroliekonventionen, 2001)

l) den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter af 2004 (»ballastvandkonventionen«)

m) den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrag af 2007 (»Nairobikonventionen«)

n) Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (»Hongkongkonventionen«)

2)»Paris MOU« : Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, i den gældende affattelse

---

4)»Paris MOU-region« : det geografiske område, hvor de stater, der har undertegnet Paris MOU, foretager inspektioner inden for rammerne af Paris MOU

5)»skib« : ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens

6)»grænseflade mellem skib og havn« : det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser

7)»skib på en ankerplads«: et skib i havn eller i et andet område inden for en havns jurisdiktion, men ikke ved kaj, som indgår i en grænseflade mellem skib og havn

8) »skibsinspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder

8a)»inspektion«: en kontrol af skibets tilstand, dets udstyr og dets besætning på grundlag af de relevante konventioner og udført af en skibsinspektør. Inspektionen er ikke et syn med henblik på udstedelse, påtegning eller fornyelse af myndighedscertifikater, og den efterfølgende inspektionsrapport til skibsføreren er ikke et certifikat

9) »kompetent myndighed«: en søfartsmyndighed med ansvar for havnestatskontrol i henhold til dette direktiv

10)»natperiode«: et tidsrum på mindst syv timer, som fastsat ved national lovgivning, der under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00

11)»indledende inspektion«: en skibsinspektørs inspektion om bord på et skib, herunder som minimum den kontrol, der kræves i henhold til artikel 13, nr. 1)

12)»mere detaljeret inspektion«: en inspektion, som omfatter de elementer, der indgår i en indledende inspektion, og hvorunder skibet og dets udstyr og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nærmere angivet i artikel 13, nr. 3), underkastes en grundig undersøgelse, som omfatter skibets konstruktion, udstyr, bemanding, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord

13)»udvidet inspektion«: en inspektion, der som minimum omfatter forholdene i bilag VII og de elementer, der indgår i en indledende inspektion. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 13, nr. 3)

14)»klage«: enhver oplysning eller indberetning forelagt af enhver person eller organisation med legitim interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed, leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening

15)»tilbageholdelse«: et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt

16)»adgangsforbud«: en afgørelse udstedt til skibsføreren, til det ansvarlige rederi og til flagstaten, hvori det meddeles, at skibet vil blive nægtet adgang til alle Fællesskabets havne og ankerpladser

17)»afbrydelse af en operation«: et officielt forbud mod, at et skib fortsætter en operation som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør en fortsættelse af operationen uforsvarlig

18)»rederi«: ejeren af skibet eller en anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)

19)»anerkendt organisation«: et klassifikationsselskab eller en anden privat instans, der udfører myndighedsopgaver på vegne af en flagstats administration

20)»myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de relevante konventioner

21)»klassificeringscertifikat«: et dokument, der bekræfter overensstemmelsen med Solas 74, kapitel II-1, Del A-1, regel 3-1

22)»inspektionsdatabase«: det informationssystem, der bidrager til gennemførelse af havnestatskontrolsystemet i Fællesskabet og vedrører data om de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen.

23)»certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold«: det certifikat, der er omhandlet i forskrift 5.1.3 i MLC 2006

24)»overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold«: den erklæring, der er omhandlet i forskrift 5.1.3 i MLC 2006.

25)»ro-ro-passagerskib«: et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

26)»højhastighedspassagerfartøj«: et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74 i dens gældende affattelse, og som kan medtage flere end 12 passagerer

27)»rutefart«:

en række overfarter med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten

i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarter.

Alle henvisninger i dette direktiv til de konventioner, internationale kodekser og resolutioner, herunder for certifikater og andre dokumenter, er henvisninger til disse konventioner, internationale kodekser og resolutioner i deres ajourførte affattelser.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for ethvert skib, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, og dets besætning.

Frankrig kan beslutte, at havne og ankerpladser, der er omfattet af dette stykke, ikke omfatter havne og ankerpladser i de oversøiske departementer, der er omhandlet i traktatens artikel 299, stk. 2.

Hvis en medlemsstat foretager en inspektion af et skib, der befinder sig i farvande under dens jurisdiktion, men som ikke er i havn, betragtes inspektionen som en inspektion i dette direktivs forstand.

Intet i denne artikel berører en medlemsstats ret til indgriben i henhold til de relevante konventioner.

Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv.

Medlemsstater, der ikke har søhavne, giver senest på datoen for direktivets gennemførelse Kommissionen meddelelse om det samlede antal fartøjer og antallet af skibe, der anløb deres havne i løbet af ovennævnte treårsperiode, og underretter Kommissionen om enhver væsentlig ændring af ovennævnte tal.

Dette direktiv finder også anvendelse på inspektioner af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der udføres uden for en havn eller væk fra en ankerplads under rutefart, jf. artikel 14a.

2. For skibe med bruttotonnage under 500 anvender medlemsstaterne de krav i en relevant konvention, som gælder for disse skibe, og i den udstrækning en konvention ikke gælder for dem, træffer de ~~de~~ foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at sikre, at disse skibe

ikke udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø. Ved anvendelsen af dette stykke lader medlemsstaterne sig lede af bilag 1 til Paris MOU.

3. Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention, sørger medlemsstaterne for, at skibet og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen. Et sådant skib underkastes en mere detaljeret inspektion i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i henhold til Paris MOU. Et skib, hvis flagstat ikke er part i CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001 eller Nairobikonventionen, underkastes dog ikke automatisk en mere detaljeret inspektion, hvis det pågældende skib er udstyret med det relevante certifikat udstedt af en stat, der er part i disse konventioner, og den skibsinspektør, der foretager inspektionen, beslutter, at en mere detaljeret inspektion er unødvendig. Denne afgørelse og begrundelsen herfor registreres i inspektionsdatabasen.

4. Dette direktiv gælder ikke for fiskerfartøjer med en længde på under 24 meter, krigsskibe, marinehjælpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikkeerhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt. Med henblik på dette direktiv bestemmes et fiskerfartøjs længde i overensstemmelse med Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen af 1993 til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed, 1977.

4a. Medlemsstaterne kan foretage havnestatskontrolinspektioner af fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover. Kommissionen kan i samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, vedtage retningslinjer, der fastsætter de nærmere ordninger for en sådan parallel og særskilt særlig havnestatskontrolordning for disse fiskerfartøjer.

5. Foranstaltninger, der er vedtaget med henblik på dette direktivs gennemførelse, må ikke føre til, at det generelle niveau for beskyttelse af søfarende i henhold til EU's sociallovgivning sænkes på områder, hvor dette direktiv finder anvendelse, i forhold til den allerede eksisterende situation i hver medlemsstat. Hvis den kompetente myndighed i havnestaten i forbindelse med gennemførelsen af disse foranstaltninger får kendskab til en klar overtrædelse af EU-retten om bord på skibe, der fører en medlemsstats flag, skal den i overensstemmelse med national ret og praksis straks underrette enhver anden relevant kompetent myndighed med henblik på, at der træffes eventuelle yderligere foranstaltninger.

Artikel 4

Inspektionsbeføjelser

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at være juridisk beføjet til at udføre de i dette direktiv omhandlede inspektioner om bord på udenlandske skibe i overensstemmelse med international ret.

2. Medlemsstaterne skal råde over passende kompetente myndigheder ved at tilknytte eller eventuelt ansætte det fornødne personale, navnlig kvalificerede skibsinspektører, og medlemsstaterne iværksætter de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at inspektørerne udfører deres opgaver som fastlagt i dette direktiv, og navnlig at de er til rådighed for at gennemføre inspektioner i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 5

Inspektionssystem og de årlige forpligtelser til inspektion

1. Medlemsstaterne foretager inspektioner i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er omhandlet i artikel 12, og bestemmelserne i bilag I.

2. Med henblik på at overholde sin årlige inspektionsforpligtelse skal hver medlemsstat

a) inspicere alle prioritet I-skibe som omhandlet i artikel 12, litra a), der anløber dens havne og ankerpladser, og

b) foretage et årligt antal inspektioner af prioritet I- og prioritet II-skibe som omhandlet i artikel 12, litra a) og b), der mindst svarer til dens andel af det samlede årlige antal inspektioner, der skal udføres i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen. Hver enkelt medlemsstats inspektionsandel fastsættes på grundlag af antallet af individuelle skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne, i forhold til det samlede antal individuelle skibe, der anløber havne i hver stat i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen.

2a. En medlemsstats inspektioner af skibe, der overstiger den pågældende medlemsstats årlige inspektionsforpligtelse med 20 % eller derover, medregnes ikke i beregningen af de årlige inspektionsforpligtelser, der påhviler parterne i Paris MOU.

3. Ved beregningen af den i stk. 2, litra b), omhandlede andel af det samlede antal inspektioner, der skal foretages om året i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen, medregnes skibe på ankerpladser ikke, medmindre den pågældende medlemsstat har præciseret andet.

Artikel 6

Nærmere ordninger for overholdelse af inspektionsforpligtelsen

1. En medlemsstat, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i artikel 5, stk. 2, litra a), anses dog for at overholde dette krav, hvis de forbigåede inspektioner ikke overstiger 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser, uanset deres risikoprofil.

2. Uanset den procentsats for forbigåede inspektioner, som er omhandlet i stk. 1, skal medlemsstaterne prioritere inspektionen af skibe, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen.

3. Hvad angår prioritet I-skibe, der anløber ankerpladser, skal medlemsstaterne, uanset den procentsats for forbigåede inspektioner, som er fastsat i stk. 1, prioritere inspektionen af skibe med højrisikoprofil, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen.

Artikel 7

Nærmere ordninger for en afbalanceret inspektionsforpligtelse i hele Unionen

1. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber havne og ankerpladser, overstiger dennes inspektionsandel, jf. artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse, hvis det antal inspektioner, som medlemsstaten har foretaget, mindst svarer til dens inspektionsandel, jf. artikel 5, stk. 2, litra b), og den pågældende medlemsstat ikke forbigår mere end 40 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

2. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber havne og ankerpladser, er mindre end 150 % af den inspektionsandel, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra b), anses dog for at have opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse, hvis den pågældende medlemsstat foretager inspektioner af to tredjedele af de prioritet I- og prioritet II-skibe ud af det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

3. Kommissionen undersøger i forbindelse med den evaluering, der er omhandlet i artikel 35, følgerne af denne artikel for inspektionsforpligtelserne under hensyntagen til den ekspertise og erfaring, der opnås inden for Fællesskabet og Paris MOU. Evalueringen skal tage hensyn til målet om inspektion af alle skibe, der anløber havne og ankerpladser i Fællesskabet. Kommissionen foreslår om nødvendigt supplerende foranstaltninger med henblik på at forbedre effektiviteten af det inspektionssystem, der anvendes i Fællesskabet, og om nødvendigt en ny evaluering af denne artikels virkninger på et senere tidspunkt.

Artikel 8

Udsættelse af inspektioner og særlige situationer

1. En medlemsstat kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib i følgende situationer:

a) hvis inspektionen kan foretages ved et af skibets efterfølgende anløb af en havn i samme medlemsstat inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Unionen eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, bortset fra havne i skibets flagstat

b) hvis inspektionen inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt kan foretages i en anden anløbshavn i Unionen eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor en sådan anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage denne inspektion, eller

c) hvis inspektionen af et skib, herunder ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, kan foretages i samme anløbshavn inden for 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt.

Hvis en medlemsstat beslutter at udsætte en inspektion i henhold til første afsnit, medregnes denne udsatte inspektion ikke i medlemsstatens overholdelse af sin årlige inspektionsforpligtelse omhandlet i artikel 6 og 7, hvis den udsatte inspektion registreres som sådan i inspektionsdatabasen.

2. En inspektion, der af driftsmæssige grunde ikke er foretaget på et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib, betragtes ikke som en forbigået inspektion, forudsat at årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, og at en af følgende særlige situationer foreligger:

a) den kompetente myndighed finder, at inspektionen ville indebære en risiko for skibsinspektørernes, skibets eller dets besætnings sikkerhed eller for havnen eller havmiljøet

b) skibet anløber kun havn i natperioden, eller

c) varigheden af skibets anløb er for kort til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis.

Hvis situationen i litra b) foreligger, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havn i natperioden, inspiceres på passende vis.

3. Hvis en inspektion ikke foretages på et skib, der ligger på en ankerplads, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, hvis:

a) skibet inspiceres i en anden havn eller på en anden ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen i overensstemmelse med bilag I inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt

b) skibet kun anløber havn i natperioden, eller anløbets varighed er for kort til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, eller

c) den kompetente myndighed finder, at inspektionen ville indebære en risiko for skibsinspektørernes, skibets eller dets besætnings sikkerhed eller for havnen eller havmiljøet, og årsagen til, at inspektionen ikke blev foretaget, er registreret i inspektionsdatabasen.

4. Hvis en inspektion ikke foretages på grund af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, og årsagen til forbigåelsen registreres i inspektionsdatabasen. Disse omstændigheder begrundes behørigt og indberettes til Kommissionen.

Artikel 9

Artikel 10

Skibes risikoprofil

1. Alle skibe, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, tildeles i inspektionsdatabasen en skibsrisikoprofil, der er afgørende for deres respektive prioritering med hensyn til inspektion, intervallerne mellem inspektionerne og omfanget af inspektionerne.

2. Et skibs risikoprofil fastlægges ved at kombinere følgende generiske, historiske og miljømæssige risikoparametre:

a) Generiske parametre

Generiske parametre baseres på skibstype, alder, flagstat, involverede anerkendte organisationer og rederiets præstationer i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 1, og bilag II.

b) Historiske parametre

Historiske parametre baseres på antallet af fejl og mangler og tilbageholdelser i en given periode i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 2, og bilag II.

c) Miljøparametre

Miljøparametre baseres på antallet af fejl og mangler i forbindelse med MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 3, og bilag II.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger metoden til hensyntagen til generiske risikoparametre, der navnlig vedrører flagstatskriterierne og kriterierne for rederiets præstationer, som blev vedtaget i henhold til Paris MOU i 2019, og som opstiller lister over stater med høj præstation, middel præstation og lav præstation. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.

Artikel 11

Inspektionernes hyppighed

Skibe, der anløber Fællesskabets havne eller ankerpladser, skal underkastes periodiske inspektioner eller følgende yderligere inspektioner:

a) Skibe underkastes periodiske inspektioner med på forhånd fastsatte intervaller, der afhænger af skibets risikoprofil, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del I. Intervallet mellem skibenes periodiske inspektioner forlænges, når risikoen aftager. For højrisikoskibe overstiger dette interval ikke seks måneder.

b) Skibe underkastes følgende yderligere inspektioner, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:

—

Den kompetente myndighed sikrer, at skibe, for hvilke topprioriteringsfaktorerne i bilag I, del II, punkt 2A, gør sig gældende, inspiceres.

—

Skibe, for hvilke de uventede faktorer i bilag I, del II, punkt 2B, gør sig gældende, kan inspiceres. Det overlades til den kompetente myndigheds faglige skøn, om en sådan yderligere inspektion skal foretages.

Artikel 12

Udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres

Den kompetente myndighed sikrer, at skibene udvælges til inspektion på grundlag af deres risikoprofil, som omhandlet i bilag I, del I, samt når topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende jf. bilag I, del II, punkt 2A og 2B.

Med henblik på inspektionen af skibe

a) udvælger den kompetente myndighed de skibe, der skal have en obligatorisk inspektion, de såkaldte »prioritet I-skibe«, i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er beskrevet i bilag I, del II, punkt 3A

b) kan den kompetente myndighed udvælge skibe, der kan underkastes inspektion, de såkaldte »prioritet II-skibe«, i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3B.

Artikel 13

Indledende inspektion og mere detaljerede inspektioner

Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der udvælges til inspektion i overensstemmelse med artikel 12 eller 14a, underkastes en indledende inspektion eller en mere detaljeret inspektion som fastlagt i det følgende:

1) Myndighederne sørger i forbindelse med hver indledende inspektion af et skib for, at skibsinspektøren som et minimum:

a) kontrollerer de certifikater og dokumenter opført i bilag IV, der skal foreligge om bord i henhold til Fællesskabets maritime lovgivning og konventioner om sikkerhed og sikring

b) kontrollerer, om udestående fejl og mangler, som er konstateret ved tidligere inspektioner, som blev foretaget af en medlemsstat eller af en stat, der har undertegnet Paris MOU, er blevet udbedret

c) finder skibets generelle tilstand, inklusive hygiejnen, tilfredsstillende, herunder maskinrummet og opholdsrum.

———————

3) Der skal udføres en mere detaljeret inspektion, som omfatter yderligere kontrol af overholdelsen af de driftsmæssige krav om bord, når der efter den i nr. 1) omhandlede inspektion er begrundet mistanke om, at skibets besætning eller den tilstand, skibet eller dets udrustning befinder sig i, ikke i alt væsentligt opfylder de relevante krav i en konvention.

Der er begrundet mistanke, hvis skibsinspektøren finder konkrete beviser, som efter hans faglige skøn gør en mere detaljeret inspektion af skibet, dets udrustning eller dets besætning berettiget.

Bilag V indeholder eksempler på begrundet mistanke.

Artikel 14

Udvidede inspektioner

1. Følgende skibskategorier kan underkastes en udvidet inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A og 3B:

a) skibe med højrisikoprofil

b) passagerskibe, bulkskibe, olietankskibe, gastankskibe, tankskibe til skadelige flydende stoffer (NLS) eller kemikalietankskibe, som er over 12 år gamle

c) skibe med højrisikoprofil eller passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, som er over 12 år gamle, i tilfælde af topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer

d) skibe, der underkastes inspektion efter et adgangsforbud udstedt i overensstemmelse med artikel 16 og artikel 21, stk. 4.

2. Rederen eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at den udvidede inspektion kan gennemføres.

Medmindre andet fremgår af de kontrolforanstaltninger, der kræves af hensyn til sikringen, skal sådanne skibe blive i havnen eller ved ankerpladsen, indtil inspektionen er afsluttet.

---

4. En udvidet inspektion udføres så vidt muligt af mindst to havnestatsinspektører. Hvis dette ikke er muligt, registreres årsagerne hertil behørigt i inspektionsdatabasen. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter nærmere ordninger for at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af bilag VII. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.

Artikel 14a

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

1. Ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart kan underkastes inspektioner i overensstemmelse med den tidsramme og de øvrige krav, der er fastsat i bilag XVII.

2. Medlemsstaterne tager ved planlægningen af inspektioner af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj behørigt hensyn til ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drifts- og vedligeholdelsesplan.

3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj har været genstand for en inspektion i overensstemmelse med bilag XVII, skal denne inspektion registreres i inspektionsdatabasen og tages i betragtning med henblik på artikel 10, 11 og 12 og ved beregningen af hver medlemsstats opfyldelse af inspektionsforpligtelsen. Den medregnes i det samlede antal årlige inspektioner, som er udført af hver medlemsstat i henhold til artikel 5.

4. Artikel 11, litra a), og artikel 14 finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, der inspiceres i henhold til nærværende artikel.

4a. Operatøren eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at de i punkt 1.1 og punkt 2, litra a), i bilag XVII omhandlede inspektioner kan udføres.

5. Den kompetente myndighed sikrer, at de ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der er genstand for en yderligere inspektion i overensstemmelse med artikel 11, litra b), udvælges til inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A, litra c), og punkt 3B, litra c). Inspektioner, der udføres i henhold til dette stykke, berører ikke det inspektionsinterval, som er fastsat i punkt 2 i bilag XVII.

6. Inspektøren fra den kompetente myndighed i havnestaten kan indvilge i at blive ledsaget af en havnestatsinspektør fra en anden medlemsstat som observatør under en inspektion af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj. Hvis fartøjet fører en medlemsstats flag, indbyder havnestaten efter anmodning en repræsentant for flagstaten til at deltage under inspektionen som observatør.

Artikel 15

Retningslinjer og procedurer vedrørende sikkerhed til søs

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres inspektører følger procedurerne og retningslinjerne i bilag VI.

2. For så vidt angår sikringskontrol anvender medlemsstaterne de relevante procedurer i bilag VI til dette direktiv på alle de skibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, 2 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 ([1]), som anløber deres havne og ankerpladser, medmindre de fører den havnestats flag, hvor inspektionen finder sted.

---

4. Kommissionen kan vedtage detaljerede foranstaltninger for at sikre ensartet anvendelse af procedurerne i nærværende artikels stk. 1 og af sikringskontrollen i nærværende artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3.

Artikel 16

Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe

1. En medlemsstat skal nægte adgang til sine havne og ankerpladser for ethvert skib, der:

a) fører et flag tilhørende en stat, som er opført på den liste over stater med lav præstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller

b) fører et flag tilhørende en stat, som er opført på den liste over stater med høj eller middel præstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

Dette stykkes første afsnit finder ikke anvendelse i de situationer, der er omhandlet i artikel 21, stk. 6.

Adgangsforbuddet træder i kraft, så snart skibet forlader den havn eller ankerplads, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud.

2. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og når betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.

Hvis skibet er genstand for endnu et adgangsforbud, ophæves dette adgangsforbud først efter en periode på 12 måneder.

3. Enhver senere tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, medfører, at skibet får adgangsforbud, der gælder for alle havne eller ankerpladser i Unionen. Et sådant tredje adgangsforbud kan ophæves efter en periode på 24 måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og kun såfremt:

a) skibet fører et flag tilhørende en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent hverken er opført på listen over stater med lav præstation eller listen over stater med middel præstation

b) skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 ([2])

c) skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og

d) betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.

Ethvert skib, der 24 måneder fra datoen for udstedelse af adgangsforbuddet ikke opfylder kriterierne i første afsnit, forbydes permanent adgang til alle havne eller ankerpladser i Unionen.

4. Efter et tredje adgangsforbud i en havn eller på en ankerplads i Unionen, som er udstedt til et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med middel præstation eller lav præstation, skal enhver efterfølgende tilbageholdelse medføre, at skibet permanent forbydes adgang til alle havne eller ankerpladser i Unionen.

4a. Et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med høj præstation, og som tre gange eller mere har fået adgangsforbud og tilbageholdes i en havn eller på en ankerplads i Unionen på tidspunktet for den første inspektion i Unionen efter dette tredje eller ethvert senere adgangsforbud:

a) får adgangsforbud til alle havne eller ankerpladser i Unionen i en periode på 24 måneder, hvis skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009

b) forbydes permanent adgang til en havn eller ankerplads i Unionen, hvis skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater ikke er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009.

4b. Perioder med adgangsforbud i forbindelse med flere tilbageholdelser forlænges med 12 måneder i tilfælde, hvor en foranstaltning til adgangsforbud i overensstemmelse med artikel 21, stk. 4, finder anvendelse.

5. Medlemsstaterne handler med henblik på gennemførelsen af denne artikel i overensstemmelse med procedurerne i bilag VIII.

Artikel 17

Inspektionsrapport til skibsføreren

Så snart en inspektion er afsluttet, udarbejder skibsinspektøren en inspektionsrapport i overensstemmelse med bilag IX. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren.

Kan leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibet efter en mere detaljeret inspektion ikke betragtes som værende i overensstemmelse med kravene i MLC 2006, meddeler inspektøren straks disse mangler til skibets fører sammen med en tidsfrist for afhjælpning heraf.

I tilfælde af, at inspektøren anser sådanne mangler for væsentlige, eller de vedrører en mulig klage i medfør af bilag V, del A, punkt 19, meddeler inspektøren ligeledes manglerne til de søfarendes og redernes relevante organisationer i den medlemsstat, hvor inspektionen blev foretaget, og kan:

a) underrette en repræsentant for flagstaten

b) give de kompetente myndigheder i den næste anløbshavn de relevante oplysninger.

I sager vedrørende MLC 2006 har den medlemsstat, hvor inspektionen bliver gennemført, ret til at fremsende en kopi af inspektørens rapport, der skal ledsages af eventuelle svar, som er modtaget fra de kompetente myndigheder i flagstaten inden for de angivne frister, til generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau, så denne kan foretage, hvad der anses for hensigtsmæssigt og nødvendigt for at sikre, at disse oplysninger registreres og meddeles til de parter, som kan være interesserede i at gøre brug af de relevante klageprocedurer.

Artikel 18

Klager

Alle klager skal gøres til genstand for en hurtig indledende vurdering af den kompetente myndighed. Denne vurdering skal gøre det muligt at fastslå, om en klage er velbegrundet.

Er dette tilfældet, behandler den kompetente myndighed klagen på behørig vis, især med henblik på at sikre personer, der er direkte berørt af klagen, mulighed for at tilkendegive deres holdning.

Hvis den kompetente myndighed anser klagen for åbenbart ubegrundet, meddeler den klageren sin afgørelse og begrundelsen herfor.

Klagerens identitet må ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren foretager det fornødne for at sikre fortroligheden i forbindelse med klager fra søfarende, herunder at sikre fortrolig behandling af eventuelle samtaler med søfarende.

Medlemsstaterne giver flagstatens administration meddelelse om klager, der ikke er åbenbart ubegrundede, og om trufne opfølgningsforanstaltninger, om fornødent med kopi til Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

Artikel 18a

Behandling af klager i land i henhold til MLC 2006

1. Klager fra en søfarende med påstand om en overtrædelse af kravene i MLC 2006 (inklusive søfarendes rettigheder) kan indgives til en skibsinspektør i den havn, hvor den søfarendes skib er anløbet. I sådanne tilfælde forestår skibsinspektøren en indledende undersøgelse.

2. Når det er hensigtsmæssigt i betragtning af klagens art, tages der i den indledende undersøgelse hensyn til, om procedurerne for klager om bord, som fastsat i forskrift 5.1.5 i MLC 2006, er blevet fulgt. Skibsinspektøren kan også foretage en mere detaljeret inspektion i overensstemmelse med nærværende direktivs artikel 13.

3. Når det er hensigtsmæssigt, søger skibsinspektøren at fremme en løsning af klagen om bord.

4. I tilfælde af, at undersøgelsen eller inspektionen afslører en uoverensstemmelse, der falder ind under anvendelsesområdet for artikel 19, finder nævnte artikel anvendelse.

5. Hvis stk. 4 ikke finder anvendelse, og en klage fra en søfarende vedrørende forhold, der er omhandlet i MLC 2006, ikke løses om bord, underretter skibsinspektøren straks flagstaten med henblik på at opnå råd og en udbedrende handlingsplan, der fremsendes af flagstaten, inden for en angiven tidsfrist. En rapport om enhver inspektion, der er foretaget, fremsendes elektronisk til inspektionsdatabasen omhandlet i artikel 24.

6. Hvis klagen ikke løses som følge af foranstaltninger truffet i overensstemmelse med stk. 5, fremsender havnestaten en kopi af skibsinspektørens rapport til generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau, ledsaget af samtlige svar, der er modtaget inden for den angivne tidsfrist fra flagstatens kompetente myndighed. De søfarendes og redernes relevante organisationer i havnestaten underrettes tilsvarende. Endvidere fremsender havnestaten

regelmæssigt statistikker og oplysninger vedrørende de klager, der er løst, til generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau.

Sådanne fremsendelser udføres for, at der på grundlag af passende og hensigtsmæssige foranstaltninger kan føres en fortegnelse over sådanne oplysninger, og at de meddeles parterne, herunder de søfarendes og redernes organisationer, som kan være interesserede i at gøre brug af de relevante klageprocedurer.

7. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af nærværende artikel tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge et harmoniseret elektronisk format og en harmoniseret procedure for indberetning af opfølgningsforanstaltninger truffet af medlemsstaterne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3.

8. Nærværende artikel berører ikke artikel 18. Artikel 18, stk. 4, finder også anvendelse på klager vedrørende forhold, der er omhandlet i MLC 2006.

Artikel 19

Udbedring og tilbageholdelse

1. Det skal over for myndighederne godtgøres, at fejl og mangler, der er blevet bekræftet eller konstateret ved inspektion, er eller vil blive udbedret i overensstemmelse med konventionerne.

2. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, sikrer den kompetente myndighed i den havnestat, hvor skibet blev inspiceret, at skibet tilbageholdes, eller at den operation, i forbindelse med hvilken fejlene og manglerne blev konstateret, afbrydes. Tilbageholdelsen eller afbrydelsen af en operation ophæves ikke, før faren er afværget, eller før myndighederne fastslår, at skibet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle, eller at operationen kan genoptages, uden at der er risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden at der er risiko for andre skibe, og uden at skibet eller operationen udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade på havmiljøet.

2a. Når leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibet udgør en åbenbar fare for de søfarendes sikkerhed eller sundhed, eller fejl og mangler udgør en alvorlig eller gentagen overtrædelse af kravene i MLC 2006 (inklusive søfarendes rettigheder), sikrer havnestatens kompetente myndighed, dér hvor skibet bliver inspiceret, at skibet tilbageholdes, eller at den operation, i forbindelse med hvilken fejlene og manglerne blev konstateret, afbrydes.

Tilbageholdelsen eller afbrydelsen af en operation ophæves ikke, før disse fejl og mangler er blevet udbedret, eller før den kompetente myndighed har godkendt en handlingsplan med henblik på at udbedre disse fejl og mangler og finder det godtgjort, at planen vil blive gennemført hurtigst muligt. Inden handlingsplanen accepteres, kan skibsinspektøren konsultere flagstaten.

3. Når skibsinspektøren på baggrund af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes, skal han anvende kriterierne i bilag X.

4. Viser det sig i forbindelse med inspektionen, at skibet ikke er udstyret med fungerende udstyr til registrering af rejsedata, og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([3]), sørger den kompetente myndighed for, at skibet tilbageholdes.

Kan sådanne fejl eller mangler, der er årsagen til tilbageholdelsen, ikke umiddelbart afhjælpes i den havn, hvor tilbageholdelsen finder sted, kan den kompetente myndighed enten tillade, at skibet fortsætter til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og hvor fejlene eller manglerne umiddelbart kan afhjælpes, eller kræve, at fejlene eller manglerne afhjælpes inden for maksimalt 30 dage i overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet under Paris MOU. I den forbindelse finder procedurerne i artikel 21 anvendelse.

5. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et skibs generelle tilstand ikke opfylder internationale standarder, kan myndighederne udsætte inspektionen af skibet, indtil de ansvarlige parter tager de nødvendige skridt til at sikre, at skibet opfylder de relevante konventionskrav.

6. I tilfælde af tilbageholdelse skal den kompetente myndighed straks skriftligt og ved samtidig fremsendelse af inspektionsrapporten underrette flagstatsadministrationen eller, hvis dette ikke er muligt, konsulen eller i dennes fravær den nærmeste diplomatiske repræsentant for nævnte stat, om alle de forhold, der lå til grund for indgrebet. Endvidere skal de bemyndigede skibsinspektører eller de anerkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af klassificeringscertifikater eller myndighedscertifikater i overensstemmelse med konventionerne, også underrettes, når det er relevant. Hvis et skib er forhindret i at sejle på grund af en alvorlig eller gentagen overtrædelse af kravene i MLC 2006 (inklusive søfarendes rettigheder), eller fordi leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibet udgør en åbenbar fare for de søfarendes sikkerhed eller sundhed, underretter den kompetente myndighed desuden straks flagstaten herom og opfordrer en repræsentant for flagstaten til at være til stede, hvis det er muligt, og anmoder flagstaten om at svare inden for en angiven tidsfrist. Den kompetente myndighed underretter også straks de søfarendes og redernes relevante organisationer i den havnestat, hvor inspektionen blev foretaget.

7. Dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventionerne om procedurer for underretning og indberetning vedrørende havnestatskontrol.

8. Under udøvelsen af havnestatskontrol i henhold til dette direktiv sættes alt ind på at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes. Hvis et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes, har rederen eller operatøren krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade. I tilfælde af påstået unødvendig tilbageholdelse eller forsinkelse har skibets reder eller operatør bevisbyrden.

9. For at undgå ophobning af skibe i en havn kan den kompetente myndighed tillade, at et tilbageholdt skib manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om tilbageholdelse eller ophævelse af tilbageholdelse.

Havnemyndighederne eller -instanserne samarbejder med de kompetente myndigheder om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

10. Havnemyndighederne eller -instanserne orienteres så hurtigt som muligt, når der er truffet en afgørelse om tilbageholdelse.

Artikel 20

Klageberettigelse

1. Et skibs reder eller operatør eller rederens eller operatørens repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om enhver tilbageholdelse eller ethvert adgangsforbud, som den kompetente myndighed har truffet. En klage har ikke opsættende virkning på tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.

2. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

3. Den kompetente myndighed giver den i stk. 1 omhandlede skibsfører behørig oplysning om klageadgang og om de relevante fremgangsmåder.

4. Når en tilbageholdelse eller et adgangsforbud tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage eller en anmodning fra et skibs reder eller operatør eller dennes repræsentant:

a) sikrer medlemsstaten, at inspektionsdatabasen straks bringes i overensstemmelse hermed

b) sikrer medlemsstaten, hvor tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet er udstedt, inden 24 timer efter en sådan afgørelse, at de oplysninger, der er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 26, berigtiges.

Artikel 21

Opfølgning af inspektioner og tilbageholdelse

1. Når de i artikel 19, stk. 2, omhandlede fejl og mangler ikke kan afhjælpes i inspektionshavnen, kan myndighederne i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet uden unødig forsinkelse sejler videre til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og som kan træffe opfølgende foranstaltninger, efter skibsførerens og de pågældende myndigheders valg, under forudsætning af, at de betingelser, der er fastsat af flagstatens kompetente myndighed og tiltrådt af den pågældende medlemsstat, opfyldes. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre til værftet uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at det indebærer nogen urimelig trussel mod havmiljøet.

2. Når grunden til afgørelsen om at sende et skib til reparationsværft er manglende overholdelse af IMO-resolution A.744 (18) enten med hensyn til skibspapirer eller med hensyn til skibets konstruktionsfejl eller -mangler, kan den kompetente myndighed forlange, at de nødvendige tykkelsesmålinger udføres i havnen, hvor skibet er tilbageholdt, inden skibet får tilladelse til at sejle.

3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, underretter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor inspektionshavnen er beliggende, den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, de parter, der er nævnt i artikel 19, stk. 6, og alle andre relevante myndigheder, om de betingelser, der er fastsat for sejladsen.

Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der modtager en sådan underretning, orienterer de underrettende myndigheder om, hvilke foranstaltninger der er truffet.

4. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger til at sikre, at der nægtes adgang til havne eller ankerpladser i Unionen for de i denne artikels stk. 1 omhandlede skibe og for de i artikel 19, stk. 2, omhandlede tilbageholdte skibe, der:

a) afsejler uden at overholde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens kompetente myndighed i inspektionshavnen, eller

b) har tilladelse til at afsejle på betingelse af, at de overholder de relevante konventionskrav ved ikke efterfølgende at anløbe det reparationsværft, der er udpeget i henhold til denne artikels stk. 1, men undlader at gøre dette.

Adgangsforbuddet finder anvendelse fra den dato, hvor det er blevet udstedt. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået 12 måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og når betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.

5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra a), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra b), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, underrette myndigheden i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, om, hvorvidt skibet er ankommet. Når den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, får kendskab til, at skibet ikke har anløbet dette reparationsværft, gør den omgående de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra b), og hvis det reparationsværft, der er udpeget i henhold til stk. 1, ikke er beliggende i en medlemsstat, og den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, får kendskab til, at skibet ikke har anløbet dette reparationsværft, gør den omgående de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

Inden medlemsstaten nægter adgang til skibet, kan den anmode om konsultationer med administrationen i det pågældende skibs flagstat.

6. Uanset stk. 4 kan havnestatens relevante myndigheder i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn, for at reducere eller minimere forureningsfaren, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes i overensstemmelse med stk. 1, give et skib som omhandlet i stk. 4 anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at rederen, operatøren eller føreren af skibet har gennemført passende foranstaltninger for at sikre, at det pågældende skib kan anløbe havnen eller ankerpladsen sikkert til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstats tilfredshed.

Artikel 22

Skibsinspektørernes faglige kvalifikationer

1. Inspektionen udføres udelukkende af skibsinspektører, som opfylder kvalifikationskriterierne i bilag XI, og som af den kompetente myndighed er bemyndiget til at udføre havnestatskontrol.

2. Hvis havnestatens kompetente myndighed ikke har den nødvendige fagkundskab, kan denne myndigheds skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.

3. Den kompetente myndighed, skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol, og de personer, der bistår dem, må ikke have nogen forretningsmæssig interesse i inspektionshavnen eller i de skibe, der inspiceres; skibsinspektørerne må heller ikke være ansat af eller arbejde for ikke-statslige organisationer, der udsteder myndigheds- og klassifikationscertifikater, eller som udfører de syn, der er nødvendige for at udstede disse skibscertifikater.

4. Hver skibsinspektør skal medbringe et personligt dokument i form af et identitetskort, som er udstedt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 96/40/EF af 25. juni 1996 om etablering af en fælles model til et identitetskort for skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol ([4]).

5. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørernes kvalifikationer og deres overholdelse af de minimumskriterier, der er omhandlet i bilag XI, efterprøves, inden de får tilladelse til at udføre inspektioner, og derefter regelmæssigt på baggrund af den uddannelsesordning, der er omhandlet i stk. 7.

6. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørerne modtager relevant efteruddannelse i ændringer i det havnestatskontrolsystem, der anvendes i Fællesskabet, og som er fastsat i dette direktiv, og ændringer i konventionerne.

7. I samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, og på grundlag af den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået på medlemsstatsplan i Unionen og inden for rammerne af Paris MOU, udarbejder Kommissionen et program for faglig uddannelse for at støtte medlemsstaternes uddannelse af havnestatsinspektører og vurdering af deres kompetencer med henblik på at supplere uddannelsespolitikken i Paris MOU og harmonisere havnestatskontrolpraksis.

I samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, identificerer og reagerer Kommissionen løbende på nye efteruddannelsesbehov, idet den giver input med henblik på at ændre undervisnings- og læseplanerne og indholdet af programmet for efteruddannelse af skibsinspektørerne, navnlig hvad angår nye maritime sikkerhedsudfordringer i forbindelse med miljømæssige og sociale forhold og arbejdsmarkedsforhold samt nye teknologier, og giver input i forbindelse med de yderligere forpligtelser, der opstår som følge af de relevante instrumenter.

Artikel 23

Indberetninger fra lodser og havnemyndigheder

1. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at deres lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat eller er i transit i en medlemsstat, omgående underretter henholdsvis havnestatens eller

kyststatens kompetente myndighed, alt efter hvad der er relevant, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden, herunder sikkerheden under sejladsen eller sikkerheden for de søfarende om bord, eller som kan indebære risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder eller -instanser under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden, herunder sikkerheden under sejladsen eller sikkerheden for de søfarende om bord, eller som kan indebære risiko for skade på havmiljøet, underretter den pågældende myndighed eller instans omgående den kompetente myndighed i havnestaten.

3. Medlemsstaterne pålægger lodser og havnemyndigheder eller -instanser mindst at indberette følgende oplysninger, i elektronisk format, når dette er muligt:

—

skibsoplysninger (navn, IMO-identifikationsnummer, kaldesignal og flag)

—

sejloplysninger (seneste anløbshavn, bestemmelseshavn)

—

beskrivelse af de åbenbare uregelmæssigheder, der er konstateret om bord.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der følges op på åbenbare uregelmæssigheder, som anmeldes af lodser og havnemyndigheder eller -instanser, og skal registrere de nærmere detaljer i de skridt, der er taget.

5. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder harmoniserede procedurer for lodsers og havnemyndigheders eller havneinstansers indberetning af åbenbare uregelmæssigheder og af opfølgningsforanstaltninger truffet af medlemsstaterne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3.

Artikel 24

Inspektionsdatabase

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer inspektionsdatabasen med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Inspektionsdatabasen skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af det inspektionssystem, der indføres ved dette direktiv, og skal indeholde de funktioner, der er nævnt i bilag XII.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at oplysninger om det faktiske ankomst- og afsejlingstidspunkt for alle skibe, der anløber deres havne eller ankerpladser, sammen med en angivelse af den pågældende havns eller ankerplads' identifikationsnavn, overføres til inspektionsdatabasen inden for en frist på tre timer fra henholdsvis ankomst- og afsejlingstidspunktet ved hjælp af Unionens maritime informationsudvekslingssystem »SafeSeaNet« omhandlet i artikel 3, litra s), i direktiv 2002/59/EF. Når medlemsstaterne har overført sådanne oplysninger til inspektionsdatabasen ved hjælp af SafeSeaNet, fritages de fra kravene om fremsendelse af oplysninger i henhold til nærværende direktivs bilag XIV, punkt 1.2 og punkt 2, litra a) og b).

3. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udfyldt eller tilbageholdelsen ophævet.

Inden for en frist på 72 timer sørger medlemsstaterne for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse. Før inspektionsrapporten overføres til databasen, valideres den, hvis det er praktisk muligt, af en havnestatsinspektør eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af den kompetente myndighed, og som ikke var en del af det team, der foretog inspektionen.

4. Kommissionen skal på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne overfører, kunne udtrække alle de data fra inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af dette direktiv, herunder navnlig om skibenes risikoprofil, om skibe, der skal inspiceres, om skibenes bevægelser og om hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser.

Medlemsstaterne skal have adgang til alle oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, og som er relevante for gennemførelsen af inspektionsprocedurerne i henhold til dette direktiv.

Medlemsstaterne og tredjelande, der har undertegnet Paris MOU, skal have adgang til alle oplysninger, de har registreret i inspektionsdatabasen, og til oplysninger om skibe, der fører deres flag.

Artikel 24a

Elektroniske certifikater

Kommissionen vedtager i tæt samarbejde med medlemsstaterne gennemførelsesretsakter, der fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer for et valideringsværktøj til elektroniske myndighedscertifikater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.

Artikel 25

Udveksling af oplysninger og samarbejde

Hver medlemsstat sikrer, at dens havnemyndigheder eller -instanser og andre relevante myndigheder eller instanser meddeler den kompetente myndighed følgende oplysninger, som de er i besiddelse af:

a) oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i henhold til dette direktiv, direktiv 2002/59/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 ([5]) samt, hvor det er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004

b) oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have overholdt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883

c) oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde

d) oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder, som er indberettet i henhold til artikel 23.

Artikel 26

Offentliggørelse af oplysninger

Kommissionen udlægger og ajourfører på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud i overensstemmelse med bilag XIII, med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Artikel 27

Offentliggørelse af en liste over rederier med et lavt og meget lavt præstationsniveau

Kommissionen udarbejder og offentliggør regelmæssigt på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om rederier, hvis præstationsniveau med hensyn til fastlæggelse af skibets risikoprofil som omhandlet i bilag I, del I, har været anset for lavt eller meget lavt i en periode på tre måneder eller længere.

Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge de nærmere ordninger vedrørende offentliggørelse af oplysningerne i stk. 1, kriterierne for sammenfatning af de relevante data og ajourføringshyppigheden. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3.

Artikel 28

Godtgørelse af udgifter

1. Hvis der ved inspektion som omhandlet i artikel 13 og 14 bekræftes eller konstateres fejl og mangler i forhold til kravene i en konvention, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, skal alle udgifter i forbindelse med inspektionen under en sædvanlig regnskabsperiode afholdes af rederen, operatøren eller dennes repræsentant i havnestaten.

2. Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel 16 og artikel 21, stk. 4, opkræves hos skibets reder eller operatør.

3. Såfremt et skib tilbageholdes, oppebæres alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen af skibets reder eller operatør.

4. Tilbageholdelsen kan ikke ophæves, før fuldstændig betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af udgifterne.

Artikel 29

Oplysninger til overvågning af gennemførelsen

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag XIV nævnte oplysninger med den i bilaget nævnte hyppighed.

Artikel 30

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Unionens havnestatskontrolordning fungerer generelt, jf. forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

Hver medlemsstat udvikler, gennemfører og vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, som omfatter de operationelle dele af de havnestatsrelaterede aktiviteter, som udføres af den pågældende stats administration, som er direkte involveret i inspektioner. Dette

kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med de relevante internationale kvalitetsstandarder senest den 6. juli 2032.

Artikel 30a

Delegerede retsakter

Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30b med henblik på at ændre artikel 2, nr. 1), for så vidt angår den liste over konventioner, der er opført deri, når sådanne konventioner er vedtaget som værende relevante instrumenter i henhold til Paris MOU, og med henblik på at ændre bilag VI for at udvide eller ajourføre nævnte bilags liste over procedurer, retningslinjer, instruktioner og cirkulærer vedrørende havnestatskontrol, som er vedtaget i henhold til Paris MOU og fastsat i nævnte bilag.

Artikel 30b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 30a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 20. august 2013. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 30a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 30a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at

de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 31

Udvalg

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ([6]). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse om et udkast til gennemførelsesretsakt, der skal vedtages i medfør af henholdsvis artikel 10, stk. 3, artikel 23, stk. 5, og artikel 27, stk. 2, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 31a

Ændringer af konventionerne

Ændringerne af konventionerne finder anvendelse, uden at det berører proceduren for overensstemmelseskontrol i artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 33

Gennemførelsesretsakter

Kommissionen drager i forbindelse med vedtagelsen af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 4, artikel 18a, stk. 7, artikel 23, stk. 5, artikel 24a, stk. 1, og artikel 27, stk. 2, efter procedurerne i artikel 31, stk. 2, særlig omsorg for at sikre, at der i nævnte retsakter tages hensyn til den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået i kraft af Unionens inspektionssystem, og at de bygger på fagkundskaben i Paris MOU-organisationen.

Artikel 34

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 35

Evaluering af gennemførelse

Kommissionen indsender senest den 6. juli 2032 og derefter hvert femte år en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv. På grundlag af denne rapport beslutter Kommissionen, om det er nødvendigt at fremsætte et lovgivningsforslag til ændring af dette direktiv eller til yderligere retsakter på dette område.

Når IMO har afsluttet revisionen af dens CO_2-intensitetsindikator (CII), vurderer Kommissionen den pågældende CII's egnethed som et miljøparameter, der anvendes til bestemmelse af et skibs risikoprofil i henhold til dette direktiv. På grundlag af denne vurdering overvejer Kommissionen, om der skal fremsættes et lovgivningsforslag, alt efter hvad der er relevant.

Artikel 36

Gennemførelse og meddelelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 31. december 2010 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Medlemsstaterne anvender disse love og bestemmelser fra den 1. januar 2011.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning og affattelsen af den pågældende oplysning.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

4. Desuden underretter Kommissionen regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne, især med henblik på en ensartet anvendelse af Fællesskabets inspektionssystem.

Artikel 37

Ophævelse

Direktiv 95/21/EF, som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag XV, del A, ophæves med virkning fra den 1. januar 2011, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XVI til dette direktiv.

Artikel 38

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 39

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

ELEMENTER I UNIONENS SYSTEM FOR HAVNESTATSINSPEKTION

(jf. artikel 5)

Følgende elementer indføjes i Unionens system for havnestatsinspektion:

I. Skibes risikoprofil

Et skibs risikoprofil skal fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske parametre samt miljøparametre:

1. Generiske parametre

a) Skibstype

Passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe skal anses for at frembyde en højere risiko.

b) Skibets alder

Skibe, der er over 12 år gamle, skal anses for at frembyde en højere risiko.

c) Flagstatens præstationer

i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, hvis flagstat har ratificeret alle de obligatoriske IMO- og ILO-instrumenter, der er anført i artikel 2, punkt 1, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

d) Anerkendte organisationer

i) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af organisationer, der er anerkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 391/2009.

e) Rederiets præstationer

i) Skibe tilhørende et rederi med en lav eller meget lav præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe tilhørende et rederi med en høj præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen skal anses for at frembyde en lavere risiko.

2. Historiske parametre

i) Skibe, som mere end én gang er tilbageholdt, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, for hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har færre end det antal fejl og mangler, der er omhandlet i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af perioden i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

Risikoparametrene sammenholdes ved hjælp af en vægtning, der afspejler det enkelte parameters forholdsmæssige indvirkning på skibets samlede risiko, for at fastlægge følgende skibsrisikoprofiler:

— højrisiko

— standardrisiko

— lavrisiko.

Ved fastlæggelsen af disse risikoprofiler lægges der mest vægt på parametrene for skibstype, flagstatens præstationer, anerkendte organisationers og rederiernes præstationer.

3. Miljøparametre

Skibe, for hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har flere end det i bilag II nævnte antal fejl og mangler med relation til MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

II. Inspektion af skibe

1. Periodiske inspektioner

Periodiske inspektioner udføres med faste intervaller. Deres hyppighed fastlægges ud fra skibets risikoprofil. Intervallet mellem periodiske inspektioner af højrisikoskibe må ikke overstige seks måneder. Intervallerne mellem de periodiske inspektioner af skibe med andre risikoprofiler skal være længere, jo lavere risikoen er.

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

— alle skibe med en højrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste seks måneder. Højrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den femte måned

— alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den tiende måned

— alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades dog til skibsinspektørens faglige skøn, om der er behov for en sådan yderligere inspektion på grund af uventede faktorer.

2A. Faktorer, der medfører topprioritering

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer gør sig gældende, underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:

— skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Unionen eller Paris MOU-regionen

— skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse

— skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen

— skibe, der:

— har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen

— er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand

— har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og procedurer ikke er blevet fulgt

— tidligere har været omfattet af forbud (første inspektion efter ophævelse af adgangsforbuddet), eller

— har været involveret i en alvorlig hændelse, navnlig større brande om bord, maskinhavari og dødsulykker.

2B. Uventede faktorer

Skibe, for hvilke følgende uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades til de kompetente myndigheders faglige skøn, om der skal foretages en sådan yderligere inspektion:

— skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Unionen eller Paris MOU-regionen

— skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder eller -instanser har indberettet åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. dette direktivs artikel 23. Disse indberetninger kan omfatte oplysninger fra skibstrafiktjenester om skibes navigation

— skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse, der er omhandlet i direktiv (EU) 2019/883

— skibe, om hvilke der er foretaget indberetning eller indgivet klage, herunder en klage på land, fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, i leve- og

arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet

— skibe, om hvilke der er indberettet en udestående ISM-fejl eller -mangel (tre måneder efter at fejlen eller manglen er konstateret)

— skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end tre måneder siden

— skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods

— skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet

— skibe, for hvilke oplysninger fra pålidelig kilde har vist, at deres risikoparametre adskiller sig fra de registrerede parametre, og at risikoniveauet derfor er øget

— skibe, for hvilke en handlingsplan med henblik på at udbedre fejlene og manglerne som omhandlet i artikel 19, stk. 2a, er blevet vedtaget, men hvor planens gennemførelse ikke er blevet kontrolleret af en skibsinspektør.

3. Udvælgelsesordning

3A. Prioritet I-skibe inspiceres således:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

— skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de seneste seks måneder

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 12 måneder.

b) Alt efter hvad der er relevant, udføres der en indledende eller en mere detaljeret inspektion af:

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 12 måneder.

c) I tilfælde af en topprioriteringsfaktor:

— udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter skibsinspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil og alle passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en udvidet inspektion af alle skibe ved den første inspektion, efter at et adgangsforbud er ophævet.

3B. Hvor den kompetente myndighed beslutter at inspicere et prioritet II-skib, gælder følgende:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

— skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de seneste fem måneder

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste ti måneder, eller

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med lavrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 24 måneder.

b) Alt efter hvad der er relevant, udføres der en indledende eller en mere detaljeret inspektion af:

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste ti måneder, eller

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med lavrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 24 måneder.

c) I tilfælde af en uventet faktor:

— udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter skibsinspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil eller alle passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle.

BILAG II

UDFORMNING AF SKIBETS RISIKOPROFIL

(jf. artikel 10, stk. 2)

-			**Profil**			
			Højrisikoskibe (HRS)		**Standardrisikoskibe (SRS)**	**Lavrisikoskibe (LRS)**
Generiske parametre			**Kriterier**	**Pointvægt**	**Kriterier**	**Kriterier**
1	Skibstype		passagerskib, bulkskib eller olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskib	1	Hverken højrisiko- eller lavrisikoskib	Alle typer
2	Skibets alder		Alle typer > 12 år	1		Alle aldre
3 a	Flag	Lav præstation		2		Høj præstation
3 b		Alle IMO-/ILO-instrumenterne i artikel 2 er ratificeret	—	—		Ja

-							-
4a	Anerkendte organisationer	Præstation	H	—	—		Høj
			M	—	—		—
			L	Lav	1		—
			ML	Meget lav			—
4b		EU-anerkendt		—	—		Ja
5	Rederi	Præstation	H	—	—		Høj
			M	—	—		—
			L	Lav	2		—
			ML	Meget lav			—
Historiske parametre				-			-
6	Antal fejl og mangler registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler		> 6 i én af inspektionerne	1		≤ 5 i hver enkelt inspektion (og mindst én inspektion udført i de seneste 36 måneder)
7	Antal tilbageholdelser inden for de seneste 36 måneder	Tilbageholdelser		≥ 2 tilbageholdelser	1		Ingen tilbageholdelse

Miljøparametre						-
8	Antal fejl og mangler med relation til MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler	> 2 i én af inspektionerne	1		-
HRS er skibe, der opfylder kriterier til en samlet værdi af 5 pointvægte eller mere. LRS er skibe, der opfylder alle kriterier i forbindelse med lavrisikoparametrene. SRS er skibe, der hverken er HRS eller LRS.						

BILAG IV

LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER

(jf. artikel 13, stk. 1)

Liste over certifikater og dokumenter, der i det omfang, det er relevant, som minimum bør kontrolleres under inspektionen (alt efter hvad der er relevant):

1. Internationalt målebrev

2. Rapporter om tidligere havnestatskontrolinspektioner

3. Sikkerhedscertifikat for passagerskibe (SOLAS 1974, regel I/12)

4. Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)

5. Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)

6. Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)

7. Sikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)

8. Undtagelsescertifikat (SOLAS 1974, regel I/12)

9. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanding (SOLAS 1974, regel V/14.2)

10. Internationalt lastelinjecertifikat (LL 66, artikel 16, stk. 1)

11. Internationalt lastelinjeundtagelsescertifikat (LL 66, artikel 16, stk. 2)

12. Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (MARPOL, bilag I, regel 7.1)

13. Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af skadelige flydende stoffer i bulk (NLS) (MARPOL, bilag II, regel 9.1)

14. Internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand (ISPPC) (MARPOL, bilag IV, regel 5.1, MEPC.1/Circ.408)

15. Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (IAPPC) (MARPOL, bilag VI, regel 6.1)

16. Internationalt energieffektivitetscertifikat (MARPOL, bilag VI, regel 6)

17. Internationalt certifikat for behandling af ballastvand (IBWMC) (BWM-konventionen, artikel 9, stk. 1, litra a), og regel E-2)

18. Internationalt antifoulingsystemcertifikat (IAFS-certifikat) (AFS 2001, bilag 4, regel 2)

19. AFS-erklæring (AFS 2001, bilag 4, regel 5)

20. Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC) eller et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISPS-kode, del A/19 og tillæg)

21. Sønæringsbeviser for skibsførere, officerer og menige, som er udstedt i overensstemmelse med STCW-konventionen (STCW-konventionen, artikel VI, regel I/2, og STCW-kode, afdeling A-I/2)

22. Kopi af overensstemmelsesdokument eller kopi af foreløbigt overensstemmelsesdokument, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (DoC) ISM-kode (SOLAS 1974, regel IX/4.2, ISM-kode, afsnit 13 og 14)

23. Certifikat for sikker skibsdrift eller foreløbigt certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (SMC) ISM-kode (SOLAS 1974, regel IX/4.3, ISM-kode, afsnit 13 og 14)

24. Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk eller egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IGC-kode, regel 1.5.4, eller GC-kode, regel 1.6)

25. Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IBC-kode, regel 1.45.4, og BCH-kode, regel 1.6.3)

26. INF-egnethedscertifikat (international kode for sikker transport af pakket bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere i skibe) (SOLAS 1974, regel VII/16, og INF-kode, regel 1.3)

27. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92, artikel VII.2)

28. Certifikat vedrørende forsikring eller anden økonomisk sikkerhedsstillelse i forbindelse med civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (bunkeroliekonventionen af 2001, artikel 7.2)

29. Certifikat til bekræftelse af forsikring eller anden finansiel sikkerhed til dækning af ansvar for fjernelse af vrag (Nairobikonventionen, artikel 12)

30. Sikkerhedscertifikat for højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer (SOLAS 1974, regel X/3.2, og HSC-kode 94/00, regel 1.8.1 og 1.9)

31. Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods (SOLAS 1974, regel II-2/19.4)

32. Dokument, der attesterer tilladelse til transport af korn, og manual til kornlæsning (SOLAS 1974, regel VI/9; international kode for sikker transport af korn i bulk, afdeling 3)

33. Tilstandsvurderingsordning (CAS), overensstemmelseserklæring, CAS slutrapport og gennemgangsrapport (MARPOL 73/78, bilag I, regel 20 og 21, resolution MEPC.94(46), som ændret ved resolution MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) og MEPC.236(65))

34. Skibshistorik (SOLAS 1974, regel XI-1/5)

35. Oliejournal, del I og II (MARPOL 73/78, bilag I, regel 17 og 36)

36. Lastjournal (MARPOL 73/78, bilag II, regel 15)

37. Affaldsjournal, del I og II (MARPOL 73/78, bilag V, regel 10.3)

38. Plan for behandling af affald (MARPOL 73/78, bilag V, regel 10, resolution MEPC.220(63))

39. Logbog og registrering af niveau og start/sluk-status for marine dieselmotorer (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 13.5.3)

40. Logbog for skift af brændselsolie (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 14.6)

41. Journal over ozonnedbrydende stoffer (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 12.6)

42. Ballastvandjournal (BWRB) (BWMC, artikel 9, stk. 1, litra b), og regel B-2)

43. Fast anbragte installationer for slukning med luftarter — undtagelsescertifikat for lastrum og enhver liste over laster (SOLAS 1974, regel II-2/10.7.1.4)

44. Manifest eller stuvningsplan for farligt gods (SOLAS 1974, regel VII/4 og VII/7-2, MARPOL 73/78, bilag III, regel 54)

45. For olietankskibe: journal over system til registrering og kontrol af olieudledning i forbindelse med sidste ballastsejlads (oliejournal) (MARPOL 73/78, bilag I, regel 31.2)

46. Samarbejdsplan for eftersøgning og redning for så vidt angår passagerskibe i rutefart (SOLAS 1974, regel V/7.3)

47. For passagerskibe: liste over operationelle begrænsninger (SOLAS 1974, regel V/30.2)

48. Søkort og nautiske publikationer (SOLAS 1974, regel V/19.2.1.4 og V/27)

49. Register over hviletider og tabel over arbejdsordninger om bord (STCW-kode, sektion A-VIII/1.5 og 1.7, ILO-konvention nr. 180, artikel 5.7 og 8.1, og konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC), 2006, standard A.2.3.10 og A.2.3.12)

50. Certifikat vedrørende søfarende arbejdsforhold

51. Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarende arbejdsforhold, del I og II

52. Bevis på ubemandet maskinrum (UMS) (SOLAS 1974, regel II-I/46.3)

53. Certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF ([7])

54. Certifikat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 ([8])

55. Et certifikat for fortegnelsen over farlige materialer eller en overensstemmelseserklæring i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 ([9])

56. Overensstemmelsesdokument udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 ([10])

BILAG V

EKSEMPLER PÅ »BEGRUNDET MISTANKE«

(jf. artikel 13, nr. 3))

A. Eksempler på begrundet mistanke, som giver anledning til en mere detaljeret inspektion

1. Skibe i henhold til bilag I, del 2A og 2B.

2. Oliejournalen er ikke blevet ført korrekt.

3. Kontrollen af certifikater og andre dokumenter viser, at der foreligger unøjagtigheder.

4. Der er tegn på, at besætningsmedlemmerne ikke opfylder kravene til kommunikation om bord i artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (omarbejdning) ([11]).

5. Et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller bevisets indehaver er ikke den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til.

6. Skibet har en skibsfører, officerer eller menige, der er i besiddelse af beviser udstedt af et tredjeland, der ikke har ratificeret STCW 78/95.

7. Det fremgår tydeligt, at last og andre operationer ikke udføres under sikre forhold eller i henhold til IMO's retningslinjer, f.eks. at iltindholdet i inertgasforsyningssystemet til lasttankene er over det foreskrevne maksimumsniveau.

8. Et olietankskibs fører er ikke i stand til at fremvise journalen over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlads.

9. Der foreligger ikke en ajourført mønstringsliste, eller mandskabet er ikke klar over deres pligter i tilfælde af brand, eller hvis skibet beordres rømmet.

10. Der er udsendt forkerte nødsignaler, der ikke er blevet efterfulgt af korrekte annulleringsprocedurer.

11. Der mangler det i konventionerne krævede væsentlige udstyr eller arrangementer.

12. Der forekommer udpræget uhygiejniske forhold om bord.

13. Det fremgår tydeligt af skibsinspektørens generelle indtryk og iagttagelser, at skrog eller skibskonstruktion er behæftet med alvorlige fejl eller mangler, der kan indebære en risiko for skibets konstruktion, vandtæthed og vejrtæthed.

14. Der foreligger oplysninger om eller bevis for, at skibsføreren eller besætningen ikke er fortrolige med væsentlige funktioner om bord i forbindelse med skibets sikkerhed eller forureningsbekæmpelse, eller at sådanne funktioner ikke er blevet varetaget.

15. Der foreligger ingen oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord eller registre over søfarendes arbejds- og hviletider.

16. De dokumenter, der kræves i henhold til MLC 2006, fremlægges eller vedligeholdes ikke eller vedligeholdes på falsk vis, eller de fremlagte dokumenter indeholder ikke de oplysninger, der kræves i henhold til MLC 2006, eller er på anden måde ugyldige.

17. Leve- og arbejdsvilkårene om bord på skibet er ikke i overensstemmelse med kravene i MLC 2006.

18. Der er rimelig grund til at antage, at skibet har skiftet flag med henblik på at undgå overholdelse af MLC 2006.

19. Der er en klage med påstand om, at specifikke leve- og arbejdsleveforhold om bord på skibet ikke er i overensstemmelse med kravene i MLC 2006.

B. ***Eksempler på begrundet mistanke med hensyn til sikringskontrol af skibe***

1. Skibsinspektøren kan under havnestatskontrollens indledende inspektion på følgende måde fastslå, at der på baggrund af begrundet mistanke må kræves yderligere foranstaltninger til kontrol af sikringen:

1.1. ISSC er ikke gyldigt eller er udløbet.

1.2. Skibets sikringsniveau er lavere end havnens.

1.3. Øvelser i relation til skibets sikring er ikke udført.

1.4. Optegnelser over de seneste 10 grænseflader mellem skib og havn eller mellem skibe er ufuldstændige.

1.5. Beviser for eller konstatering af, at skibets nøglepersonale ikke kan kommunikere med hinanden.

1.6. Beviser på grundlag af observationer for, at der findes alvorlige fejl og mangler i sikringsforanstaltningerne.

1.7. Oplysninger fra tredjeparter, f.eks. rapporter eller klager vedrørende sikringen.

1.8. Skibet er i besiddelse af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISSC), der løbende er udstedt efterfølgende, og et af skibets eller rederiets formål med at anmode om et sådant certifikat ifølge skibsinspektørens professionelle bedømmelse er at undgå fuld overensstemmelse med Solas 74 kapitel XI-2 og ISPS-kodens del A ud over den periode, hvor det oprindeligt udstedte midlertidige certifikat er gældende. ISPS-kodens del A omhandler, under hvilke omstændigheder et midlertidigt certifikat kan udstedes.

2. Hvis der ud fra ovenstående forhold hersker begrundet mistanke, informerer skibsinspektøren øjeblikkeligt den kompetente sikringsmyndighed (medmindre skibsinspektøren også er en behørigt bemyndiget, sikringsansvarlig embedsmand). Den kompetente sikringsmyndighed beslutter efterfølgende, hvilke yderligere kontrolforanstaltninger der er behov for i betragtning af sikringsniveauet, jf. regel nr. 9 i Solas 74, kapitel XI.

3. Begrundet mistanke af andre grunde end de ovennævnte kan kun fastslås af den behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmand.

BILAG VI

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(jf. artikel 15, stk. 1)

Alle tekniske instruktioner og cirkulærer udstedt i henhold til Paris MOU i deres ajourførte udgave:

Komitéen for Havnestatskontrol (PSCC) — Tekniske instruktioner

— PSCC41-2008-07 Kodeksen for god praksis

— PSCC53-2020-08 Definitioner og forkortelser

Paris MOU generelt

— PSCC54-2021-03 Inspektionstype

— PSCC56-2023-06 Tilbageholdelse og foranstaltninger

— PSCC56-2023-04 Modelformularer

— PSCC52-2019-05 Driftskontrol

— PSS43-2010-11 Flagstatsundtagelser

— PSCC51-2018-13 Driftsafbrydelse

— PSCC49-2016-11 Strømafbrydelsestest

— PSCC53-2020-06 Adgangsforbud

— PSCC50-2017-12 Konstruktion bulkskibe, olietankskibe

— PSCC43-2010-06 Tørdokning

— PSCC53-2020-11 Tilladelse til enkelt rejse til et reparationsværft i forbindelse med fejl og mangler som følge af »utilsigtet skade«

SOLAS-konventionen

— PSCC56-2023-05 ISM-koden

— PSCC54-2021-02 ISPS-koden

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (sort boks)

— PSCC43-2010-09 Materialesikkerhedsdatablade

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 On-load-udløsningsmekanismer til redningsbåde

— PSCC45-2012-10 Lækstabilitet på tankskibe

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Tykkelsesmålinger ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Tykkelsesmåling

— PSCC51-2018-11 Polarkoden

— PSCC55-2022-02 IGF-koden

MARPOL-konventionen

— PSCC46-2013-18 MARPOL, bilag I OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL, bilag II Stripping

— PSCC47-2014-08 MARPOL, bilag III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL, bilag IV Slam

— PSCC52-2019-07 MARPOL, bilag V Affald

— PSCC56-2023-07 MARPOL, bilag VI Luftforurening

— PSCC43-2010-38 Råolievask

— PSCC44-2011-20 MARPOL-undersøgelse

International lastelinjekonvention

— PSCC54-2021-06 International lastelinjekonvention

AFS-konventionen

— PSCC47-2014-13 Antifoulingsystemer

Bunkeroliekonventionen

— PSCC56-2023-02 Konventioner om finansielle forpligtelser

Certificering af søfarende og mandskab

— PSCC56-2023-08 Certificering af søfarende og mandskab (STCW, MLC og SOLAS)

Ballastvandkonventionen

— PSCC51-2018-09 Ballastvandkonventionen

ILO-konventioner

— PSCC52-2019-10 Konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006

— PSCC53-2020-14 Arbejds- og hviletider og egnethed til tjeneste

BILAG VII

UDVIDET INSPEKTION AF SKIBE

(jf. artikel 14)

En udvidet inspektion vedrører navnlig den generelle tilstand på følgende risikoområder:

— dokumentation

— konstruktionens tilstand

— vejrtæthed

— nødsystemer

— radiokommunikation

— laste- og losseoperationer

— brandsikkerhed

— alarmer

— indkvarterings- og arbejdsforhold

— navigationsudstyr

— redningsudstyr

— farligt gods

— fremdrifts- og hjælpemaskineri

— forebyggelse af forurening.

Under hensyn til den praktiske gennemførlighed eller eventuelle begrænsninger i forbindelse med personers, skibets eller havnens sikkerhed omfatter en udvidet inspektion desuden kontrol af specifikke elementer på risikoområderne, der afhænger af det inspicerede fartøjs type, jf. artikel 14, stk. 3.

BILAG VIII

BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADGANGSFORBUD TIL HAVNE OG ANKERPLADSER I UNIONEN

(jf. artikel 16 og artikel 21, stk. 4)

1) Hvis betingelserne i artikel 16, stk. 1, er overholdt, underretter den kompetente myndighed i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, skriftligt skibsføreren om, at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen. Adgangsforbuddet træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet.

2) Den kompetente myndighed sender en genpart af adgangsforbuddet til flagstatens administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også straks inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.

3) For at få adgangsforbuddet ophævet skal rederen eller operatøren af skibet rette en formel anmodning til den kompetente myndighed i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. En sådan anmodning skal ledsages af et dokument, som udstedes af flagstatens administration, efter at en af flagstatsadministrationen behørigt bemyndiget synsansvarlig har aflagt besøg om bord og konstateret, at skibet fuldt ud overholder konventionernes relevante bestemmelser. Flagstatsadministrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord. Dokumentet kan have form af en officiel erklæring, som skal udstedes af flagstatsadministrationen og ikke af en anerkendt organisation.

4) Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvor det er relevant, ledsages af et dokument udstedt af det klassifikationsselskab, hvor skibet er klassificeret, efter at en synsansvarlig fra klassifikationsselskabet har aflagt besøg om bord, og hvoraf det fremgår, at skibet opfylder de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. Klassifikationsselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.

5) Adgangsforbuddet kan først løftes, når den i dette direktivs artikel 16 omtalte periode er udløbet, og rederen skal sende en formel anmodning til havnestatsmyndigheden i den medlemsstat, som har udsted forbuddet, samt tilvejebringe de i afsnit 3 og 4 påkrævede dokumenter.

6) En sådan anmodning og de påkrævede dokumenter skal indsendes til den stat, der har udstedt forbuddet, mindst én måned forud for forbuddets udløb. Hvis denne frist ikke overholdes, kan der opstå en forsinkelse på op til én måned, efter at den stat, der har udstedt forbuddet, har modtaget anmodningen.

7) Der tilføjes i informationssystemet en »topprioriteringsfaktor« for skibet, og det registreres, at skibet kan underkastes en udvidet inspektion, næste gang det anløber en havn/ankerplads i Paris MOU-regionen.

8) Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de øvrige medlemsstater, de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også straks inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.

9) Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til havne i Unionen, skal stilles til rådighed i inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med artikel 26 og bilag XIII.

BILAG IX

INSPEKTIONSRAPPORT

(jf. artikel 17)

Inspektionsrapporten skal mindst omfatte følgende:

I. Generelt

1. Den myndighed, der har udarbejdet rapporten

2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted

3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret

4. Flag

5. Skibstype (som anført på certifikatet for sikker skibsdrift)

6. IMO-identifikationsnummer

7. Kaldesignal

8. Tonnage (gt)

9. Dødvægt i ton (hvis relevant)

10. Byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater

11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne samt enhver anden organisation, hvis det er relevant, som har udstedt eventuelle klassifikationscertifikater til skibet

12. Den eller de anerkendte organisation(er) og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med gældende konventioner

13. Navn og adresse på skibets rederi eller operatør

14. Navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, og typen af charter for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk

15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse

16. Angivelse af, at detaljerede oplysninger vedrørende en inspektion eller en tilbageholdelse kan offentliggøres.

II. Oplysninger vedrørende inspektionen

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt det eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato

2. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere detaljeret eller en udvidet inspektion)

3. Havn og dato for det seneste mellemliggende eller årlige syn eller fornyelsessyn og angivelse af den organisation, som har udført synet

4. Inspektionstype (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion)

5. Fejlenes og manglernes art

6. Trufne foranstaltninger.

*III. **Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse***

1. Dato for beslutning om tilbageholdelse

2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse

3. Arten af de fejl og mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse (henvisninger til konventionerne, hvis relevant)

4. I givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation eller anden privat instans, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse

5. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

KRITERIER FOR TILBAGEHOLDELSE AF ET SKIB

(jf. artikel 19, stk. 3)

INDLEDNING

Skibsinspektørens afgørelse af, om fejl og mangler, der er konstateret under en inspektion, gør tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, baseres på kriterierne i punkt 1 og 2.

Punkt 3 indeholder eksempler på fejl og mangler, der alene kan gøre tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, jf. artikel 19, stk. 3.

Hvis årsagen til en tilbageholdelse skyldes skader som følge af en ulykke, som skibet har været ude for undervejs til en havn, udstedes der ingen ordre til tilbageholdelse, forudsat at:

a) der er taget tilbørligt hensyn til de krav om rapportering, der er indeholdt i Solas 74 Regulation 1/11 (c) vedrørende underretning af flagstatens administration, den udpegede skibsinspektør eller den godkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat

b) skibsføreren eller rederen inden skibets anløb af havn har meddelt havnestatskontrolmyndighederne de nærmere omstændigheder omkring ulykken og de opståede skader samt oplysninger om den krævede meddelelse til flagstatsmyndigheden

c) der fra skibets side er truffet passende foranstaltninger til udbedring af skaden, til myndighedens tilfredshed, og

d) myndighederne, efter at de er blevet underrettet om udbedringsarbejdets afslutning, har sikret sig, at de skader og mangler, der entydigt udgjorde en risiko for sikkerhed, sundhed og miljø, er blevet afhjulpet.

1. Grundlæggende kriterier

Skibsinspektørens afgørelse om eventuel tilbageholdelse af et skib træffes ud fra et fagligt skøn og på grundlag af følgende kriterier:

Valg af tidspunkt:

Skibe, som det ville være uforsvarligt at lade afsejle, skal tilbageholdes efter den første inspektion uden hensyn til det tidsrum, skibet skal tilbringe i havn.

Kriterier:

Et skib skal tilbageholdes, hvis dets fejl og mangler er så alvorlige, at skibsinspektøren anser det for nødvendigt at aflægge et nyt besøg om bord for at sikre sig, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

Det er ensbetydende med, at der er tale om så alvorlige fejl og mangler, at det er nødvendigt, at skibsinspektøren aflægger et nyt besøg om bord. Det gør dog ikke et sådant besøg obligatorisk i alle tilfælde. Det indebærer, at myndighederne på den ene eller den anden måde, helst ved et nyt besøg, skal kontrollere, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

2. Anvendelse af de grundlæggende kriterier

Skibsinspektørens afgørelse af, om konstaterede fejl og mangler på et skib er så alvorlige, at skibet bør tilbageholdes, træffes på grundlag af følgende vurderinger:

1. hvorvidt skibet har de relevante og gyldige dokumenter

2. hvorvidt skibet er bemandet i henhold til dokumentet om skibes mindstebemanding.

Skibsinspektøren skal under inspektionen desuden vurdere, om skibet og/eller besætningen er i stand til:

3. sikker sejlads under den forestående sejlads

4. sikker håndtering, transport og overvågning af ladningen under den forestående sejlads

5. sikker drift af maskinrummet under den forestående sejlads

6. korrekt fremdrift og styreevne under den forestående sejlads

7. om fornødent at foretage effektiv brandbekæmpelse overalt på skibet under den forestående sejlads

8. om fornødent at foretage hurtig og sikker evakuering af skibet samt gennemføre redningsaktioner under den forestående sejlads

9. at forhindre miljøforurening under den forestående sejlads

10. at sikre tilstrækkelig stabilitet under den forestående sejlads

11. tilstrækkelig sikring af, at skibet er vandtæt under den forestående sejlads

12. om fornødent at kommunikere med omverdenen i en katastrofesituation under den forestående sejlads

13. sikring af forsvarlige og hygiejniske forhold om bord under den forestående sejlads

14. i tilfælde af en ulykke at afgive så mange oplysninger som muligt.

Hvis en af disse vurderinger besvares benægtende, må det under hensyn til alle konstaterede fejl og mangler stærkt overvejes at tilbageholde skibet. Flere mindre alvorlige fejl og mangler kan også gøre en tilbageholdelse af skibet berettiget.

3.Som hjælp for skibsinspektøren under anvendelse af disse retningslinjer følger nedenfor, grupperet under de relevante konventioner og/eller koder, en liste over fejl og mangler, der anses for at være så alvorlige, at de kan gøre en tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget. Listen er ikke udtømmende.

3.1. *Generelt*

Manglende gyldige certifikater og dokumenter som foreskrevet i de relevante konventioner. Skibe, der fører en ikke-konventionsstats flag, eller som ikke har gennemført en anden relevant konvention, er imidlertid ikke berettiget til certifikater i henhold til denne konvention eller andre relevante konventioner. Manglende obligatoriske certifikater er derfor ikke i sig selv en tilbageholdelsesgrund for disse skibe; under anvendelse af

klausulen om ikke gunstigere behandling skal skibet dog opfylde alle væsentlige dele af bestemmelserne, inden det afsejler.

3.2. *Områder under Solas 74*

1. Svigt i den korrekte funktion af fremdriftsmaskineriet og andet væsentligt maskineri samt i elektriske anlæg

2. Manglende renholdelse af maskinrummet, for store mængder olieholdige blandinger i rendestenene, isolering af rør, herunder olieforurenede udstødningsrør i maskinrummet, ukorrekt funktion af lænsepumpeanordningerne

3. Svigt i den korrekte funktion af nødgeneratorer, -belysning, -batterier og -kontakter

4. Svigt i den korrekte funktion af hoved- og hjælpestyreanlæg

5. Manglende, utilstrækkelig mængde af eller alvorlig beskadigelse på personlige redningsmidler, redningsbåde og udsætningsanordninger

6. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller væsentlig beskadigelse af brandmeldeanlæg, brandalarmer, brandslukningsudstyr, fast installeret brandslukningsudstyr, ventilationsspjæld, brandspjæld, hurtiglukkere, således at de ikke kan anvendes til den tiltænkte brug

7. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af brandslukningsudstyr på dækket på tankskibe

8. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller alvorlig beskadigelse af navigationslys, signalfigurer eller lydsignalapparater

9. Manglende radioudstyr til udsending af nødsignaler og meddelelser om sikkerhed eller svigt i dets korrekte funktion

10. Manglende eller svigt i den korrekte funktion af navigationsudstyr, under hensyn til Solas 74 reglement V/16.2

11. Manglende ajourførte søkort, og/eller alle andre relevante nautiske publikationer, der er nødvendige for den påtænkte sejlads; dog kan et typegodkendt elektronisk kortvisnings- og informationssystem (ECDIS), der benytter officielle data, anvendes i stedet for nævnte kort

12. Mangel på ikke gnistdannende ventilatorer fra lastpumperummene

13. Alvorlige operationelle fejl og mangler som beskrevet i afsnit 5.5 i bilag 1 til Paris MOU.

14. Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanding

15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til Solas 74, kapitel XI, regel nr. 2.

3.3. *Områder under IBC-koden*

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten

2. Manglende eller beskadigede overtrykssikkerhedsanordninger

3. Elektriske anlæg, der aldrig har opfyldt sikkerhedskraverne, eller som ikke svarer til kodens krav

4. Mulighed for antændelse i farlige områder

5. Overtrædelse af særlige krav

6. Overskridelse af den højst tilladte lastmængde pr. tank

7. Utilstrækkelig varmebeskyttelse af følsomme produkter.

3.4. *Områder under IGC-koden*

1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten

2. Manglende lukkeanordninger til opholdsrum eller tjenesterum

3. Skotter, der ikke er gastætte

4. Defekte luftsluser

5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler

6. Manglende eller defekte sikkerhedsventiler

7. Elektriske anlæg, der ikke er egensikre (eksplosionssikre), eller som ikke svarer til kodens krav

8. Ventilatorer i lastområdet fungerer ikke

9. Overtryksanordningerne for lasttankene fungerer ikke

10. Defekt gasdetektionsanlæg og/eller detektionsanlæg for giftige gasser

11. Transport af stoffer uden gyldigt inhibitorcertifikat, hvor der skal tilsættes en inhibitor.

3.5. *Områder under LL 66*

1. Væsentlige områder med skader, korrosion eller huller i yderklædningen og tilhørende forstærkning i dæk og skrog, som påvirker sødygtigheden eller skibets styrke til at modstå lokal belastning, medmindre der er foretaget en tilstrækkelig midlertidig reparation for sejlads til en havn med henblik på endelig reparation

2. Konstateret utilstrækkelig stabilitet

3. Mangel på tilstrækkelige og pålidelige oplysninger i godkendt form, der hurtigt og på en nem måde giver skibsføreren mulighed for at arrangere skibets ladning og ballast på en sådan måde, at der altid og under varierende forhold under sejladsen er en tilstrækkelig sikker stabilitetsmargen, og at der ikke forekommer en urimelig påvirkning på skibets konstruktion

4. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller defekte lukkeanordninger, lugelukningsanordninger og vandtætte døre

5. Overlastning

6. Manglende eller ulæselige dybgangsmærker.

3.6. *Områder under Marpol 73/78, bilag I*

1. Manglende, alvorlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af oliefiltreringsanlæg, olieudtømningsovervågnings og -kontrolsystemet eller 15 ppm alarmanordningerne

2. Utilstrækkelig resterende kapacitet i slop- og/eller slamtanken til den påtænkte sejlads

3. Oliejournal foreligger ikke

4. Installation af uautoriserende by-pass-ventiler til lænsning

5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol 73/78.

3.7. *Områder under Marpol 73/78, bilag II*

1. Ingen P& A-manual

2. Ladningen er ikke kategoriseret

3. Ingen lastejournal

4. Transport af olielignende stoffer, uden at kravene herfor er opfyldt eller uden relevant ændring af certifikatet

5. Installation af uautoriserede by-pass-ventiler til lænsning.

3.8. *Områder under Marpol 73/78, bilag V*

1. Ingen plan for håndtering af affald

2. Ingen affaldsjournal

3. Skibets besætning er ikke bekendt med kravene angående bortskaffelse/udtømning i planen for håndtering af affald.

3.9. *Områder under STCW 78/95 og direktiv 2008/106/EF*

1. De søfarende besidder ikke noget sønæringsbevis, har ikke et fyldestgørende sønæringsbevis, har ikke nogen gyldig dispensation eller kan ikke dokumentere, at der er indgivet ansøgning til flagstatens administration om en påtegning

2. Godtgørelse af, at et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller at bevisets indehaver ikke er den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til

3. Manglende overensstemmelse med flagstatsadministrationens krav om sikker bemanding

4. Mangelfuld opfyldelse af de krav, som flagstatsadministrationen stiller til bro- og maskinvagterne

5. Der mangler på en vagt en kvalificeret person, der kan betjene det udstyr, der er af væsentlig betydning for sikker navigering, radiokommunikation eller forebyggelse af havforurening

6. Der foreligger ikke bevis for faglig kompetence for de opgaver, besætningen pålægges i forbindelse med skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening

7. Manglende evne til på den første vagt at stille vagthold ved begyndelsen af en sørejse, og til derefter at fremskaffe vagtafløsere, der er tilstrækkeligt udhvilede og i øvrigt egnede til at forrette tjeneste.

3.10. Områder under MLC 2006 ◄

1. Utilstrækkelig proviantering til sejlads til næste havn

2. Mangel på tilstrækkeligt drikkevand til sejlads til næste havn

3. Udpræget uhygiejniske forhold om bord

4. Ingen opvarmningsmuligheder i kamre, opholdsrum m.m. på et skib, der sejler i områder, hvor temperaturerne kan være meget lave

5. Utilstrækkelig ventilation i skibets opholdsrum

6. Usædvanligt store mængder affald, blokering med udrustning eller last eller på anden måde uforsvarlige forhold i korridorer/opholdsrum

7. Tydelige tegn på, at det vagthavende mandskab på den første vagt eller efterfølgende vagtafløsninger hæmmes af træthed.

8. Forholdene om bord udgør en åbenbar fare for de søfarendes sundhed eller sikkerhed

9. Den manglende overensstemmelse udgør en alvorlig eller gentagen overtrædelse af kravene i MLC 2006 (inklusive søfarendes rettigheder) for så vidt angår søfarendes leve- og arbejdsvilkår om bord på skibet, som fastlagt i skibets certifikat og overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

3.11. *Områder, der måske ikke gør tilbageholdelse berettiget, men hvor f.eks. lasteoperationer må indstilles*

Svigt i den korrekte funktion (eller vedligeholdelse) af inertgasanlægget, lasterelateret udstyr eller maskineri anses for tilstrækkelig grund til at standse lasteoperationer.

BILAG XI

SKIBSINSPEKTØRERS MINIMUMSKVALIFIKATIONER

(jf. artikel 22, stk. 1 og 5)

1. Skibsinspektørerne skal være i besiddelse af passende teoretisk viden og have praktiske erfaringer med skibe og skibsdrift. De skal være i stand til at håndhæve kravene i konventioner og i havnestatskontrollens relevante procedurer. Denne viden og kompetence i håndhævelse af internationale krav og fællesskabskrav skal opnås med dokumenterede uddannelsesprogrammer.

2. Skibsinspektører skal som minimum være i besiddelse af enten:

a) relevante kvalifikationer opnået på en søfarts- eller navigationsskole og sejlerfaring som certificeret skibsofficer, der er eller har været indehaver af et gyldigt STCW 78/95 II/2 eller III/2 bevis, som ikke er begrænset med hensyn til arbejdsområde, fremdrivningseffekt eller tonnage, eller

b) eksamensbevis, der anerkendes af den kompetente myndighed, som skibsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år, eller

c) en relevant universitetsgrad eller tilsvarende, og være passende uddannet til og kvalificeret som skibsinspektører.

3. Skibsinspektører skal have

— arbejdet mindst et år som flagstatsinspektør, hvor de enten har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne eller har deltaget i overvågningen af aktiviteter udført af anerkendte organisationer, der er tildelt myndighedsopgaver, eller

— erhvervet sig et tilsvarende kompetenceniveau gennem mindst et års praktiske studier og deltagelse i havnestatskontrol under vejledning af erfarne personer inden for havnestatskontrol.

4. En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under punkt 2, litra a), skal have mindst fem års erfaring til søs, herunder perioder, hvor han arbejdede som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet eller som flagstatsinspektør eller som assisterende havnestatsinspektør. En sådan erfaring skal omfatte mindst to år til søs som dæks- eller maskinofficer.

5. Skibsinspektører skal mundtligt og skriftligt kunne kommunikere med søfarere på det mest talte sprog til søs.

6. Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan også godkendes, hvis de på datoen for dette direktivs vedtagelse er ansat hos en medlemsstats myndigheder til at udføre havnestatskontrol.

7. Hvis de i artikel 15, stk. 1 og 2, omhandlede inspektioner i en medlemsstat udføres af inspektører fra havnestatskontrollen, skal disse inspektører være i besiddelse af relevante kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring inden for maritim sikring. Dette omfatter normalt:

a) en god forståelse for maritim sikring, og hvordan den finder anvendelse på de funktioner, der undersøges

b) et godt praktisk kendskab til sikringsteknologier og -teknikker

c) kendskab til inspektionsprincipper, -procedurer og -teknikker

d) praktisk kendskab til de funktioner, der undersøges.

BILAG XII

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(jf. artikel 24, stk. 1)

1) Inspektionsdatabasen skal som minimum omfatte følgende funktioner:

— indeholde inspektionsdata fra medlemsstaterne og alle øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU

— levere data om skibets risikoprofil og om skibe, der står over for at skulle inspiceres

— beregne hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser

— generere de lister over flagstater med høj præstation, middel præstation og lav præstation, der er omhandlet i artikel 16, stk. 1

— generere data om rederiernes præstationer

— identificere de elementer i risikoområderne, der skal kontrolleres ved den enkelte inspektion.

2) Inspektionsdatabasen skal være udformet, så den kan tilpasse sig den fremtidige udvikling og samkøres med andre EU-databaser vedrørende sikkerhed til søs, herunder SafeSeaNet, der leverer data om skibes faktiske anløb i medlemsstaternes havne, og, hvor det er relevant, med relevante nationale informationssystemer.

3) Inspektionsdatabasen skal forbindes med informationssystemet Equasis ved hjælp af et dybt hyperlink. Medlemsstaterne tilskynder til, at de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis, konsulteres af skibsinspektørerne.

BILAG XIII

OFFENTLIGGØRELSE AF OPLYSNINGER VEDRØRENDE INSPEKTIONER, TILBAGEHOLDELSER OG ADGANGSFORBUD I MEDLEMSSTATERNES HAVNE OG ANKERPLADSER

(jf. artikel 26)

1. Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 26, skal omfatte følgende:

a) skibets navn

b) IMO-identifikationsnummer

c) skibstype

d) tonnage (gt)

e) byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater

f) navn og adresse på skibets rederi

g) for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, og typen af charter

h) flagstat

i) klassifikations- og myndighedscertifikater i overensstemmelse med de relevante konventioner og den myndighed eller organisation, der har udstedt hvert af de pågældende certifikater, samt udstedelses- og udløbsdato

j) havn og dato for seneste mellemliggende eller årlige syn af certifikaterne i ovenstående litra i) og angivelse af den myndighed eller organisation, som har udført synet

k) dato, land, havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted.

2. For tilbageholdte skibe skal de i henhold til artikel 26 offentliggjorte oplysninger også omfatte:

a) antallet af tilbageholdelser i de seneste 36 måneder

b) dato for ophævelse af tilbageholdelsen

c) tilbageholdelsens varighed, angivet i dage

d) grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde

e) i givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse

f) beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft

g) når skibet nægtes adgang til en havn eller ankerplads i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde.

BILAG XIV

OPLYSNINGER, DER FREMSENDES I FORBINDELSE MED OVERVÅGNING AF GENNEMFØRELSEN

(jf. artikel 29)

1. Medlemsstaterne meddeler senest den 1. april hvert år Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det foregående år:

1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol

Oplysningerne sendes til Kommissionen under anvendelse af nedenstående skema ([12]) ([13]).

Havn/område	**Antal fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører (A)**	**Antal deltidsbeskæftigede skibsinspektører (B)**	**Omregning af (B) til fuldtidsækvivalenter (C)**	**I alt (A+C)**
Havn X/eller område X …				
Havn Y/eller område Y …				
I alt				

1.2. Samlet antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan. Tallet skal angive det antal skibe, som er omfattet af dette direktiv, og som anløb deres havne på nationalt plan. Hvert skib tælles kun én gang.

*2. **Medlemsstaterne skal***

a) hver sjette måned tilsende Kommissionen en liste over anløbsstederne for de individuelle skibe, der har anløbet deres havne eller anmeldt ankomst til en ankerplads til en havnemyndighed eller havneinstans, bortset fra regelmæssig færgedrift for passagerer og gods, med angivelse af IMO-identifikationsnummer, ankomstdato samt havn for hver af skibets bevægelser. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk. Denne liste forelægges inden fire måneder efter udløbet af den periode, dataene vedrører

og

b) tilsende Kommissionen særskilte oversigter over den regelmæssige færgedrift, dels af passagerer, dels af gods, der er nævnt i litra a), senest seks måneder efter gennemførelsen af dette direktiv og derefter hver gang, der indtræffer forandringer i den regelmæssige færgedrift. Listen skal for hvert skib indeholde dets IMO-identifikationsnummer, navn og den rute, skibet har fulgt. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk.

BILAG XV

DEL A

Ophævet direktiv med dets ændringer

(jf. artikel 37)

Rådets direktiv 95/21/EF (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)	
Rådets direktiv 98/25/EF (EFT L 133 af 7.5.1998, s. 19)	

Kommissionens direktiv 98/42/EF (EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40)	
Kommissionens direktiv 1999/97/EF (EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF (EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53)	kun artikel 4

DEL B

Liste over frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 37)

Direktiv	**Gennemførelsesfrist**
Direktiv 95/21/EF	30. juni 1996
Direktiv 98/25/EF	30. juni 1998
Direktiv 98/42/EF	30. september 1998
Direktiv 1999/97/EF	13. december 2000
Direktiv 2001/106/EF	22. juli 2003
Direktiv 2002/84/EF	23. november 2003

BILAG XVI

Sammenligningstabel

(jf. artikel 37)

Direktiv 95/21/EF	**Dette direktiv**
Artikel 1, indledende ord	Artikel 1, indledende ord
Artikel 1, første led	Artikel 1, litra a)
Artikel 1, andet led	Artikel 1, litra b)
—	Artikel 1, litra c)
Artikel 2, indledende ord	Artikel 2, indledende ord
Artikel 2, nr. 1), de indledende ord	Artikel 2, nr. 1), de indledende ord
Artikel 2, nr. 1), første led	Artikel 2, nr. 1), litra a)
Artikel 2, nr. 1), andet led	Artikel 2, nr. 1), litra b)
Artikel 2, nr. 1), tredje led	Artikel 2, nr. 1), litra c)
Artikel 2, nr. 1), fjerde led	Artikel 2, nr. 1), litra d)
Artikel 2, nr. 1), femte led	Artikel 2, nr. 1), litra e)
Artikel 2, nr. 1), sjette led	Artikel 2, nr. 1), litra f)
Artikel 2, nr. 1), syvende led	Artikel 2, nr. 1), litra g)

Artikel 2, nr. 1), ottende led	Artikel 2, nr. 1), litra h)
Artikel 2, nr. 2)	Artikel 2, nr. 2)
—	Artikel 2, nr. 3)
—	Artikel 2, nr. 4)
Artikel 2, nr. 3)	Artikel 2, nr. 5)
Artikel 2, nr. 4)	—
—	Artikel 2, nr. 6)
—	Artikel 2, nr. 7)
Artikel 2, nr. 5)	Artikel 2, nr. 8)
—	Artikel 2, nr. 9)
—	Artikel 2, nr. 10)
Artikel 2, nr. 6)	Artikel 2, nr. 11)
Artikel 2, nr. 7)	Artikel 2, nr. 12)
Artikel 2, nr. 8)	Artikel 2, nr. 13)
—	Artikel 2, nr. 14)
Artikel 2, nr. 9)	Artikel 2, nr. 15)
—	Artikel 2, nr. 16)
Artikel 2, nr. 10)	Artikel 2, nr. 17)

—	Artikel 2, nr. 18)
—	Artikel 2, nr. 19)
—	Artikel 2, nr. 20)
—	Artikel 2, nr. 21)
—	Artikel 2, nr. 22)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit	Artikel 3, stk. 1, første afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, tredje afsnit
Artikel 3, stk. 1, andet afsnit	Artikel 3, stk. 1, fjerde afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, femte afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, sjette afsnit
Artikel 3, stk. 2-4	Artikel 3, stk. 2-4
—	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7

—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
—	Artikel 12
Artikel 6, stk. 1, indledende ord	—
—	Artikel 13, nr. 1), indledende ord
Artikel 6, stk. 1, litra a)	Artikel 13, nr. 1), litra a)
—	Artikel 13, nr. 1), litra b)
Artikel 6, stk. 1, litra b)	Artikel 13, nr. 1), litra c)
Artikel 6, stk. 2	—
—	Artikel 13, nr. 2)
Artikel 6, stk. 3	Artikel 13, nr. 3)
Artikel 6, stk. 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7a	—
Artikel 7b	—
—	Artikel 14

—	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 8	Artikel 17
—	Artikel 18
Artikel 9, stk. 1 og 2	Artikel 19, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 3, første punktum	Artikel 19, stk. 3
Artikel 9, stk. 3, andet til fjerde punktum	Artikel 19, stk. 4
Artikel 9, stk. 4-7	Artikel 19, stk. 5-8
—	Artikel 19, stk. 9 og 10
Artikel 9a	—
Artikel 10, stk.1-3	Artikel 20, stk. 1-3
—	Artikel 20, stk. 4
Artikel 11, stk. 1	Artikel 21, stk. 1
—	Artikel 21, stk. 2
Artikel 11, stk. 2	Artikel 21, stk. 3, første afsnit
Artikel 11, stk. 3, første afsnit	—
Artikel 11, stk. 3, andet afsnit	Artikel 21, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4-6	Artikel 21, stk. 4-6

Artikel 12, stk. 1-3	Artikel 22, stk. 1-3
Artikel 12, stk. 4	Artikel 22, stk. 4
—	Artikel 22, stk. 5-7
Artikel 13, stk. 1 og 2	Artikel 23, stk. 1 og 2
—	Artikel 23, stk. 3-5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
Artikel 16, stk. 1 og 2	Artikel 28, stk. 1 og 2
Artikel 16, stk. 2a	Artikel 28, stk. 3
Artikel 16, stk. 3	Artikel 28, stk. 4
Artikel 17	Artikel 29
—	Artikel 30
Artikel 18	Artikel 31
Artikel 19	Artikel 32

—	Artikel 33
Artikel 19a	Artikel 34
—	Artikel 35
Artikel 20	Artikel 36
—	Artikel 37
Artikel 21	Artikel 38
Artikel 22	Artikel 39
Bilag I	—
—	Bilag I
—	Bilag II
—	Bilag III
Bilag II	Bilag IV
Bilag III	Bilag V
Bilag IV	Bilag IV
Bilag V	Bilag VII
Bilag VI	Bilag X
Bilag VII	Bilag XI
—	Bilag XII

Bilag VIII	Bilag XIII
Bilag IX	Bilag IX
Bilag X	Bilag XIV
Bilag XI	Bilag VIII
Bilag XII	—
—	Bilag XV
—	Bilag XVI

BILAG XVII

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

1.1. Inden et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj indsættes i rutefart som omfattet af dette direktiv, udfører medlemsstaterne en inspektion i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110 ([14]) for at sikre, at dette ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj opfylder de fornødne krav til sikker drift i rutefart.

1.2. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj skal indsættes i rutefart, kan den berørte medlemsstat tage hensyn til inspektioner, som en anden medlemsstat har foretaget inden for de seneste otte måneder, af det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med sejlads i anden rutefart som omfattet af dette direktiv, forudsat at medlemsstaten i de enkelte tilfælde finder, at disse tidligere inspektioner er relevante for de nye driftsforhold, og at de fornødne krav til sikker drift i rutefart var opfyldt i forbindelse med disse inspektioner. Det er ikke nødvendigt at foretage de i punkt 1.1 omhandlede inspektioner, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.

1.3. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og punkt 1.2 ikke finder anvendelse, kan medlemsstaten tillade passagerskibet eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) at en visuel inspektion og dokumentkontrol ikke giver anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift, og

b) at medlemsstaten udfører den inspektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110, inden for en måned.

2. Medlemsstaterne udfører en gang om året, men tidligst fire måneder efter og ikke senere end otte måneder efter den foregående inspektion:

a) en inspektion, der omfatter kravene i bilag II til direktiv (EU) 2017/2110 og i Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 ([15]), alt efter hvad der er relevant, og

b) en inspektion under rutefart. Denne inspektion skal omfatte punkterne i bilag III til direktiv (EU) 2017/2110 og, hvad der efter inspektørens faglige skøn udgør et tilstrækkelig antal af de punkter, der er opført i bilag I og II til direktiv (EU) 2017/2110, for at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.

3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj ikke er blevet inspiceret i overensstemmelse med punkt 2, betragtes det pågældende passagerskib eller -fartøj som prioritet I.

4. En inspektion i overensstemmelse med punkt 1.1 betragtes som en inspektion med henblik på dette bilags punkt 2, litra a).

([1]) EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

([4]) EFT L 196 af 7.8.1996, s. 8.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

([6]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 24).

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

([11]) EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

([12]) Hvis de inspektioner, der gennemføres inden for rammerne af havnestatskontrollen, kun udgør en del af skibsinspektørernes arbejde, skal det samlede antal skibsinspektører omregnes til et antal ækvivalente fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører. Arbejder den samme skibsinspektør i mere end en havn eller et geografisk område, tælles den gældende deltidsækvivalent i hver havn.

([13]) Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn eller det geografiske område, der dækkes af en skibsinspektør, eller et team af skibsinspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant.

([14]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og

højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

([15]) Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 af 20. maj 2010 om gennemførelse af artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF for så vidt angår udvidede inspektioner af skibe (EUT L 125 af 21.5.2010, s. 2).

Officielle noter

[1)] Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-tidende 2009, nr. L 131, side 57, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-tidende 2013, nr. L 218, side 1, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF, EU-tidende 2013, nr. L 330, side 1, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF, EU-tidende 2015, nr. L 123, side 55, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF, EU-Tidende 2017, nr. L 315/61, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF, EU-Tidende 2023, nr. L 234/48 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3099 af 27. november 2024 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende, L af 16. december 2024.