KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(95) 28 endelig udg.
Bruxelles, den 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

OM
SIKKERHEDSLEDELSE AV RO-RO PASSAGERFÆRGER

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

1. Den estiske ro-ro-færge *Estonias* tragiske forlis på vej fra Tallin til Stockholm den 28. september 1994, som forårsagede over 900 menneskers død, har endnu en gang henledt opmærksomheden på, hvor meget det haster at tage skridt til at øge passagerskibes sikkerhed. Denne ulykke er blot den sidste i en lang række, hvoraf de mest berygtede var branden på *Scandinavian Star* og *Herald of Free Enterprise*'s forlis. I bilaget ses en oversigt over større færgeulykker siden 1980 med angivelse af omstændighederne og antallet af dødsofre.

2. I februar 1993 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs[1]. Denne meddelelse indeholdt bl.a. et handlingsprogram for fremme af passagerskibes sikkerhed. En række konkrete tiltag vedrørende besætningens uddannelse, klassifikationsselskaber og havnestatskontrol vil medføre en betydelig øget sikkerhed for ro-ro-færger. Den 22. november 1994 vedtog Rådet de to første forslag og fastlagde en fælles holdning med henblik på vedtagelse af det tredje. Kommissionen arbejder for tiden på at udforme et forslag til konstruktionsstandarder for passagerskibe, som endnu ikke er omfattet af internationale konventioner.

3. Der mangler dog stadig et vigtigt element: sikkerhedsledelse for ro-ro-færger. I de fleste erhverv med høj risiko findes der klare og detaljerede sikkerhedsregler og -procedurer, som vedrører alle aktivitetsaspekter. På det punkt er søfartserhvervet bagud. Dette erkendes i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), hvor et videre arbejde har

---

1) KOM (93) 66 endelig udg. af 24. februar 1993.

resulteret i vedtagelsen af IMO-resolution A.741(18) om en international ledelseskodeks for sikker drift af skibe og for forebyggelse af forurening ("ISM-kodeksen"). Denne resolution vil blive integreret i SOLAS-74-konventionen (international konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen). Den vil dog først gælde for ro-ro-færger fra den 1. juli 1998. Desuden fremgår det af ISM-kodeksens formulering, at den kun er vejledende.

4. I ovennævnte meddelelse, kapitel 2, punkt 28, har Kommissionen henvist til, at det bør undersøges nærmere, om kodeksen bør gøres bindende for passagerskibe. Den tidsplan, som IMO foreslår (juli 1998), rækker for langt frem. Kommissionen foreslår derfor, at datoen fremrykkes (til juli 1996, som foreslået i Rådets resolution af 22. december 1994[2)], og at det sikres, at alle bestemmelser i kodeksen gøres bindende for alle selskaber, der sejler med ro-ro-færger på havne i EU. Dermed ville det være sikret, at alle selskaber, der driver ro-ro-færger, uanset hvilket flag de fører, har et samlet sæt retningslinjer for sikkerhedsledelse, som skal anvendes effektivt på alle deres ro-ro-færger.

BEHOVET FOR EN RÅDSFORORDNING

5. a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

EF's forpligtelse i denne sammenhæng er at opnå sikkerhed i søtransporten (traktatens artikel 84, stk. 2, i forbindelse med artikel 75, stk. 1, litra c). Den foreslåede handling har nærmere bestemt til formål at øge sikkerheden for ro-ro-færger i regelmæssig fart på havne i EU. Dette indgår som led i den fælles politik for sikkerhed til søs, som blev vedtaget af Kommissionen den 23. februar 1993. Desuden har Rådet den 22. december 1994 vedtaget en resolution om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-færger[3)], hvori Kommissionen opfordres til at stille forslag om obligatorisk og fremskyndet gennemførelse af den internationale kodeks for sikkerhedsledelse (IMO-resolution A.741(18)) for alle ro-ro-færger, der sejler med passagerer i fast rutefart på europæiske havne, i overensstemmelse med international ret.

---

2) EFT C 379 af 31.12.94, side 8.
3) Se fodnote 2 side 1.

b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

EF deler kompetencen med medlemsstaterne.

c) Hvad er problemets EF-dimension?

Millioner af europæiske borgere og mange andre, der rejser i Europa, benytter denne transportform til eller fra hundredvis af havne i EU. Alle medlemsstater er berørt som flagstater. Tretten af dem er endvidere berørt, i og med at de er ansvarlige for, at færgeruter med regelmæssig fart på deres havne, drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Desuden må det undgås, at konkurrencen mellem europæiske havne forvrides.

d) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

En indsats på EF-plan vil sikre, at gennemførelsen af den internationale kodeks for sikkerhedsledelse (ISM-kodeksen) fremskyndes, at den gennemføres samtidig over hele EU, at dens bestemmelser bliver bindende, og at gennemførelsen ikke medfører forvridning af konkurrencen mellem færgeruter og havne forskellige steder i EU.

e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

De konkrete fordele ved denne forordning er, at sikkerheden til søs øges på tre måder:

a) Forordningen vil kunne anvendes to år før IMO's ISM-kodeks.
b) ISM-kodeksens bestemmelser er ikke bindende, og denne mangel vil der blive rettet op på med forordningen.

c) Sikkerhedsledelsessystemet på hver ro-ro-færge i regelmæssig fart på en havn i EU vil være godkendt af en medlemsstat. Dette er særlig vigtigt, fordi mange medlemsstater tøver med at basere sig udelukkende på administrationen i mange flagstater, når det gælder om at sikre tilfredsstillende opfyldelse af sikkerhedsregler generelt.

Udtrykt i penge omfatter prisen for ikke at gøre noget blot værdien af skader på ro-ro-færger og søfartsinfrastruktur og omkostningerne ved at reparere havneindsejlinger. Det vigtigste er dog den pris i form af menneskeliv, som blev demonstreret ved *Estonias* nylige forlis.

f) Hvilke handlingsmuligheder har EF?

Kun ved en forordning, som skal gælde umiddelbart fra en nært forestående dato, kan ISM-kodeksens gennemførelse fremskyndes og kodeksen selv gøres bindende - et mål som Rådet og Kommissionen allerede er blevet enige om.

g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Ensartede forskrifter i form af en forordning er nødvendige af ovenstående grunde. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet vil den foreslåede forordning fastlægge et sæt EF-regler for sikkerhedsledelse på ro-ro-passagerskibe. Disse regler er i forvejen internationalt anerkendt og har støtte fra alle medlemsstater. Hvis man i stedet vedtog et direktiv, skulle der afsættes yderligere en periode til gennemførelse af reglerne i medlemsstaternes retssystem. Den skulle være tilstrækkelig lang, til at alle parlamentariske procedurer kunne overholdes, og dermed ville det formål, der går ud på at få kodeksen bragt i anvendelse væsentligt tidligere end fastsat af IMO, være forspildt.

FORORDNINGENS INDHOLD

6. I forordningen fastsættes der bestemmelser om obligatorisk anvendelse af ISM-kodeksens bestemmelser for alle ro-ro-færger i regelmæssig fart på havne i EU.

7. Når forordningen træder i kraft den 1. januar 1996 må selskaberne udarbejde et sæt retningslinjer for sikkerhedsledelse, der skal anvendes i selskabet. Retningslinjerne skal være i praktisk anvendelse fra den 1. juli 1996 - ellers forbydes driften med de nævnte ro-ro-færger.

8. Tilladelse til sejlads på en medlemsstats havne gives af medlemsstaten selv. Derfor skal medlemsstaterne benytte denne kompetence til at sikre, at selskaberne opfylder de krav til sikkerhedsledelse, som forordningen pålægger dem. Det skal de gøre ved at kontrollere både selskaberne og deres skibe.

a) For et skib, der fører en medlemsstats flag, kontrolleres overensstemmelsen af den pågældende medlemsstat. For et selskab, der har hjemsted i en medlemsstat, kontrolleres overensstemmelsen også af den pågældende medlemsstat. Når først overensstemmelsen på selskabsniveau er certificeret af én medlemsstat, kan og skal andre medlemsstater bygge på denne certifikation.

b) For et skib, der fører tredjelandsflag, skal den medlemsstat, på hvis havn ro-ro-færgen er i fart, kontrollere, at skibet og det selskab, der driver det, opfylder forordningens bestemmelser til den pågældende medlemsstat tilfredshed.

c) Hvor der er tale om selskaber med hjemsted uden for EU, kan medlemsstaten nøjes med dokumentarisk materiale som grundlag for kontrollen af, at selskabet opfylder bestemmelserne. Hvis medlemsstaten mener, at den ikke kan bygge udelukkende på dokumentarisk bevismateriale, kan den forlange enhver anden form for bevis.

d) Forordningen omfatter ikke tilfælde, hvor selskaber med hjemsted i EU udelukkende driver ro-ro-færger uden for EU. Sikkerhedsledelsen for sådanne selskaber vil efterhånden blive gjort tidssvarende i kraft af ISM-kodeksens anvendelse via SOLAS-konventionen.

Når en medlemsstat bliver opmærksom på, at et selskap som opererer i regelmæssig fart på dens havne udgør en fare for sikkerheden, selvom et gyldigt overensstemmelsedokument er udstedt eller anerkendt, kan den suspendere den driften, så længe faren består. Suspensionen skal hurtigt meddeles Kommissionen, som vil undersøge sagen og - bistået af et udvalg - afgøre, om suspensionen er berettiget, eller om den skal tilbagekaldes.

9. Forordningen fastsætter, at overensstemmelsen skal kontrolleres mindst hvert år, og at en medlemsstat, der vil uddelegere denne opgave til - eller bygge på, at den udføres af - en anden organisation, kun må uddelegere den til - eller bygge på, at den udføres af - en organisation, der er anerkendt for at opfylde de kvalitetskrav, der er fastsat i Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed[4)].

10. Bistået af udvalget kan Kommissionen ændre de særlige bestemmelser, der er taget fra ISM-kodeksen for at tilpasse dem til udviklingen, dvs. hovedsagelig hvad der sker i internationale fora.

På baggrund af en sådan udvikling kan Kommissionen efter samme fremgangsmåde ændre definitionen af 'anerkendt organisation' og indføje i bilaget et sæt retningslinjer for administrationer for, hvordan ISM-kodeksen skal gennemføres. Dette kan blive nødvendigt for at tage hensyn til nye IMO-resolutioner om gennemførelsen af ISM-kodeksen, som f.eks. de retningslinjer, der stadig er under forberedelse i IMO.

Udvalget har desuden ovennævnte opgave, nemlig at rådgive, om medlemsstaternes suspensionstiltag skal opretholdes eller ikke.

---

4) EFT L 319 af 12.12.1994, side 20.

GENNEMGANG AF ARTIKLERNE

Artikel 1

Her fastlægges forordningens formål: at fremme sikkerheden til søs og at forebygge havforurening ved at pålægge selskaberne at indfører og vedvarende anvender og opdaterer fyldestgørende sikkerhedsledelsessystemer.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner af nøgleord i forordningen.

Artikel 3

I denne artikel fastlægges det, hvilke selskaber, der er omfattet af forordningen, nemlig selskaber, der driver ro-ro-færger i fast rutefart på havne i EU.

Artikel 4

Her fastlægges selskabernes forpligtelser. De skal overholde ISM-kodeksens bestemmelser, som de står i bilaget, men som om de var bindende. Overholdelse af denne forpligtelse vil være en nødvendig betilngelse, for at de kan få tilladelse til at drive ro-ro-færger i fast rutefart på havne i EU.

Artikel 5

Her fastlægges medlemsstaternes forpligtelser som flagstater. Forpligtelserne vedrører medlemsstaternes certificering af, at selskaber, der driver ro-ro-færger under deres flag, opfylder bilagets bestemmelser.

I henhold til stk. 1 er medlemsstaterne ansvarlige for kontrollen med, at selskaber, der driver ro-ro-færger under deres flag, opfylder bilagets bestemmelser.

I stk. 2 reguleres medlemsstaternes mulighed for helt eller delvis at uddelegere opgaver til - eller bygge på, at de udføres af - personer eller organer uden for deres administrationer, idet denne mulighed begrænses til anerkendte organisationer som angivet i Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

I stk. 3 fastslås princippet om gensidig anerkendelse af overensstemmelsesdokumenter, som enten er utstedt af, eller på vegne av andre medlemsstater udsteder for driftsselskaber, der er etableret på deres område, med henblik på certificering.

Stk. 4 foreskriver, at den kontrol, der skal føres i henhold til de to foregående stykker, skal foretages mindst hvert år.

Artikel 6

Stk. 1 forpligter medlemsstaterne til at sørge for, at selskaber og ro-ro-færger overholder denne forordning som forudsætning for, at ro-ro-færger kan sejle i fast rutefart på deres havne.

Stk. 2 forhindrer, at medlemsstaterne afviser at give ro-ro-færger, der medfører certifikater, som andre medlemsstater har udstedt, tilladelse til at sejle i fast rutefart på deres havne med den begrundelse, at færgerne ikke opfylder ISM-kodeksens bestemmelser. Sådanne certifikater skal anses som tilstrækkelige til det formål.

I stk. 3 behandles spørgsmålet om certifikater, der er udstedt af tredjelande. Medlemsstaterne kan anerkende sådanne certifikater som tilfredsstillende og tillade ro-ro-færger med sådanne certifikater at sejle i fast rutefart på deres havne. Det er vigtigt at notere sig, at dette stykke ikke berører spørgsmålet medlemsstaternes anerkendelse af tredjestatscertifikaters reelle værdi. Skibe, der medfører sådanne certifikater, vil fortsat få adgang til havne i EU. Hvad, der her siges, er, at *før et selskab gives tilladelse til at sejle i fast rutefart* på en havn i en medlemsstat, har medlemsstaten ret og pligt til at sikre sig, at ISM-kodeksens bestemmelser, der er indeholdt i denne forordning er overholdt. Desuden siges det, at medlemsstaten kan anse det for tilstrækkelig sikkerhed herfor, at de relevante certifikater er udstedt at en kompetent administration i en tredjestat.

Artikel 7

En medlemsstat kan suspendere tilladelsen til at sejlep.g.a. alvorlig fare for sikkerhed eller miljø, selv om selskapet har et overenstemmelsesdokument, og forelægge sagen for Kommissionen, der - bistået af et rådgivende udvalg - vil afgøre, om suspensionen er berettiget og må opretholdes eller ikke.

Artikel 8

I artikel 8 tilrettelægges Kommissionens mulighed for at ændre definitionen af 'anerkendt organisation', 'ISM-kodeks' og bilaget samt for at træffe afgørelse om medlemsstaters suspension af tilladelser, bistået qv et rådgivende udvalg.

Artikel 9

Kommissionen bistås af et udvalg efter fremgangsmåden med rådgivende udvalg (procedure 1 i Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[5]). Det udvalg, der

5) EFT L 197 af 18..7.1987, side 33.

får kompetencen, er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods[6]. Dette udvalg benyttes også i den fælles holdning med henblik på et forslag tilrådsdirektiv om håndhævelse over for skibe, der anløber EU's havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forebyggelse af forurening samt leve- og arbejdsvilkår om bord[7].

Artikel 10

Forordningen skal træde i kraft den 1. januar 1996 og gælder i fuldt omfang fra den 1. juli 1996, idet dette er de tidligst mulige datoer, således at ISM-kodeksens ikrafttræden på internationalt plan foregribes.

Bilag

Bilaget indeholder den internationale kodeks for sikkerhedsledelse, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation ved resolution A.741(18) af 4. november 1993.

---

6) EFT L 247 af 5. 10.1993, side 19.
7) EFT C

BILAG

Større færgekatastrofer ud over Estonia siden 1980

skib	tid	sted	årsag	antal omkomne
Don Juan	april 1980	Philippinerne	kollision med pram	over 1000
Tampomas II	januar 1981	Indonesien	brand om bord	officielt 431
Sarnia	maj 1986	floden Meghna, Bangladesh	kæntret i storm	600
Admiral Nakhinov	august 1986	Sortehavet	kollision med lastskib	425
Herald of Free Enterprise	marts 1987	Zeebrugge, Belgien	åben port	193
Dona Paz	december 1987	Subuyan-havet, Philippinerne	kollision med tankskib	4.386
Rosalie	1988	San Bemandino Strædet, Philippinerne	sank	400
Bintang Madura	1988	Javahavet		over 200
Scandinavian Star	1990	Skagerak	brand	158
egyptisk-ejet færge	december 1991	nær Safaga havn	koralrev	460
Moby Prince	1991	ud for Genova, Italien	kollision	140
Neptune	1993	ud for Port-au-Prince, Haiti	sank	ca. 2.000

skib	tid	sted	årsag	antal omkomne
Jan Heweliusz	januar 1993	Østersøen	kraftig sø	over 50
færge fra Bangladesh	august 1994	floden Meghna	strømhvirvel	350
færge fra Bangladesh	oktober 1994	Bengalske Havbugt	uvejr	over 100

Kilde: ITF News, 17 November 1994, side 28.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

OM

SIKKERHEDSLEDELSE AV RO-RO PASSAGERFÆRGER

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2 og i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 198 C i Traktaten,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

i samarbejde med det Europæiske Parlament og[2],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonoæiske og Sociale Udvalg[3],

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabet er stærkt foruroliget over søulykker med tab af menneskeliv;

den 4. november 1993 vedtog IMO under medlemsstaternes medvirken den internationale kodeks for sikkerhedsledelse, der vedrører sikkerhedsmæssigt forsvarlig drift af skibe og forebyggelse af forurening (IMO resolution A.741(18)), og som vil gælde for ro-ro-passagerskibe fra den 1. juli 1998, i og med at den indføjes i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974;

den internationale kodeks for sikkerhedsledelse er endnu ikke bindende, men kun vejledende;

sikkerheden for menneskeliv til søs kan forbedres effektivt ved streng og obligatorisk anvendelse af den internationale kodeks for sikkerhedsledelse;

---

1) EFT C
2) EFT C
3) EFT C

det mest presserende anliggende for Fællesskabet er sikkerhedsledelsen for ro-ro-passagerskibe;

i Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger opfordres Kommissionen til at forelægge forslag om fremskyndet obligatorisk anvendelse af den internationale sikkerhedsledelseskodeks (IMO-resolution A.741(18)) på alle ro-ro-passagerfærgerutesejlads til eller fra europæiske havne i overensstemmelse med international ret;

det er nødvendigt at gøre denne kodeks bindende og anvende den strengt, hvis det skal sikres, at selskaber, der driver ro-ro-passagerfærger, indfører systemer for sikkerhedsledelse både på selskabsniveau og på de enkelte skibe, og at de vedvarende anvender og opdaterer dem forsvarligt;

skibes sikkerhed er i første række flagstaternes ansvar, og medlemsstaterne kan sikre, at skibe, der fører deres flag, og de selskaber, der driver skibene, overholder fyldestgørende regler for sikkerhedsledelse; sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold på alle ro-ro-færger, der drives eller ønskes drevet i fast rutefart på medlemsstaternes havne, uanset hvilket flag de fører, kan kun garanteres, hvis medlemsstaterne forlanger, at færgerne lever effektivt op til en række sikkerhedsbestemmelser som forudætning for, at de må sejle i fast rutefart på medlemsstaternes havne;

en medlemsstat skal have mulighed for at suspendere driften af bestemte ro-ro-færger på sine havne, hvis den mener, at de udgør en alvorlig trussel mod sikkerheden eller miljøet, dog således, at Kommissionen skal træffe afgørelse bistået af et rådgivende udvalg;

kontrol hvert tredje år med, om sikkerhedsreglerne overholdes, skulle kunne sikre, at selskaberne gør en løbende indsats for at opretholde det krævede niveau for sikkerhedsledelse;

medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at uddelegere opgaver til - eller bygge på, at de udføres af - specialiserede organer med henblik på at opfylde forpligtelserne i medfør af denne forordning; den mest hensigtsmæssige måde at sikre en ensartet og fyldestgørende kontrol på, er at forlange, at sådanne organer opfylder kravene i Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed[4];

der er behov for et rådgivende udvalg til at bistå Kommissionen med at sikre, at de standarder, som forordningen fastsætter, herunder kravene til anerkendte organisationer, forbliver fyldestgørende og så vidt muligt på linje med internationale standarder, samt til at bekræfte eller tilbagekalde medlemsstaters suspensioner af driftstilladelser;

en indsats på EF-plan er det bedste middel til at sikre obligatorisk og fremskyndet håndhævelse af bestemmelserne i kodeksen og effektiv kontrol med deres anvendelse, samtidig med at konkurrenceforvridning mellem forskellige EU-havne og ro-ro-færger undgås; kun en forordning, der gælder umiddelbart, kan sikre en obligatorisk og fremskyndet håndhævelse af kodeksens bestemmelser; fremskyndet gennemførelse forudsætter, at forordningen træder i kraft den 1. juli 1996 -

4) EFT L 319 af 12.12.1994, side 20.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formålet med denne forordning er at øge sikkerheden i ledelsen, driften og av forureningsforebyggelsen for ro-ro-færger, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Det Europæiske Fællesskab, ved at sikre:

- at de pågældende selskaber indfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsledelse, og at de vedvarende anvender og opdaterer dem forsvarligt;

- at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

Artikel 2

I denne forordning og i ISM-kodeksen forstås ved:

"ro-ro-færge": et søgående passagerskib, der er indrettet, så køretøjer og tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage mere end 12 passagerer;

"selskab": ejeren af en ro-ro-færge eller enhver anden organisation eller person - f.eks. en driftsleder eller en totalbefragter - der har overtaget ansvaret for at drive ro-ro-færgen fra ejeren;

"anerkendt organisation": et organ, der er anerkendt efter reglerne i Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der

udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed[5];

"ISM-kodeksen": den internationale ledelseskodeks for sikker drift af skibe og for forebyggelse af forurening, sådan som den er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation i forsamlingens resolution A.741(18) af 4. november 1993 og vedføjet som bilag til denne forordning;

"administration": regeringen i den stat, hvis flag ro-ro-færgen har ret til at føre;

"overensstemmelsesdokument": det dokument, der udstedes til selskaber i overensstemmelse med denne forordning;

"sikkerhedsledelsescertifikat": det certifikat, der udstedes for ro-ro-færger i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 3

Forordningen gælder for selskaber, der driver mindst én ro-ro-færge, som anløber til eller fra en havn i Det Europæiske Fællesskab i fast rutefart, uanset hvilket flag færgen fører, og uanset hvor selskabet indregistreret, etableret eller har forretningssted.

Artikel 4

Alle selskaber skal opfylde bestemmelserne i ISM-kodeksens punkt 1.2 til 13.5, som ændret ved denne forordning, som om kodeksens bestemmelser var bindende og ikke kun

5) EFT L 319 af 12.12.1994, side 20.

vejledende, som forudsætning for, at de må drive regelmæssig færgefart på en havn i Det Europæiske Fællesskab.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne opfylder bestemmelserne i ISM-kodeksens punkt 13.2, 13.4 og 13.5 som ændret ved denne forordning, som om kodeksens bestemmelser var bindende og ikke kun vejledende, over for selskaber og ro-ro-færger.

2. Med henblik på hel eller delvis varetagelse af opgaverne til opfyldelse af denne forordning må medlemsstaterne kun bemyndige eller bygge på en anerkendt organisation.

3. For så vidt angår ISM-kodeksens punkt 13.2 som ændret ved denne forordning, anerkender medlemsstaterne et overensstemmelsesdokument, der er udstedt af en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation, som handler på deres vegne, på hvis område et selskab driver forretning.

4. For så vidt angår ISM-kodeksens punkt 13.5 som ændret ved denne forordning, foretages der regelmæssig kontrol mindst hvert tredje år.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne forvisser sig om, at denne forordnings bestemmelser overholdes effektivt, før de giver selskaber tilladelse til at drive regelmæssig færgefart med ro-ro-skibe på deres havne.

2. I forbindelse med stk. 1 anerkender medlemsstaterne certifikater, der er udstedt af myndighederne i enhver anden medlemsstat.

3. Hver medlemsstat skal anerkende overensstemmelsesdokumenter og sikkerhedsledelsescertifikater, der er udstedt af administrationerne i de pågældende tredjelande eller af anerkendte organisationer som handler på deres vegne, hvis den er overbevist om, at de garanterer overholdelse af denne forordning.

Artikel 7

Hvor en medlemsstat vurderer, at et selskab ikke kan sejle i fast rutefart til eller fra dens havne p.g.a. alvorlig fare sikkerhed eller liv eller eiendom eller miljø, påtrods af at selskabet har et overenstemmelsesdokument, kan driften suspenderes indtil faren er overstået.

I den ovenfor anførte situation anvendes følgende fremgangsmåde:

a) Medlemsstaten underretter straks Kommissionen og de andre medlemsstater om sin beslutning og begrunder den udførligt.

b) Kommissionen undersøger om suspensionen er berettiget, fordi der foreligger alvorlig fare for sikkerhed eller miljø.

c) Efter fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2, underretter Kommissionen medlemsstaten om, hvorvidt dens beslutning om at suspendere driftstilladelsen er berettiget, fordi der foreligger alvorlig fare for sikkerhed eller miljø, og hvis den ikke er berettiget, beslutter den at tilbagekalde medlemsstatens beslutning om suspension.

Artikel 8

1. Med det formål at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan kan:

1) definitionen af "ISM-kodeks" i artikel 2

2) bilaget

3) definitionen af "anerkendt organisation"

ændres - især ved i bilaget at indføje retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-kodeksen efter fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af det rådgivende udvalg, der er nedsat ved Rådets direktiv 93/75/EØF[6], artikel 12, stk. 1.

2. Når der henvises til dette stykke benyttes følgende fremgangsmåde:

a) Kommissionens repræsentant forelægger det udvalg, der er nævnt i stk. 1, et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes.

b) Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

c) Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

---

6) EFT L 247 af 5.10.1993, side 19: om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods.

d) Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1996. Den finder anvendelse fra den 1. juli 1996

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

BILAG

DEN INTERNATIONALE LEDELSESKODEKS FOR SIKKER DRIFT AF SKIBE OG FOR FOREBYGGELSE AF FORURENING ("ISM-KODEKSEN": DEN INTERNATIONALE KODEKS FOR SIKKERHEDSLEDELSE)

KRAV TIL SIKKERHEDSLEDELSE OG FORURENINGSFOREBYGGELSE

INDHOLD

PRÆAMBEL

1. Generelt
   - 1.1 Definitioner
   - 1.2 Mål
   - 1.3 Anvendelsesområde
   - 1.4 Funktionskrav til et sikkerhedsledelsessystem (SLS)
2. Retningslinjer for sikkerhedsledelse og miljøbeskyttelse
3. Selskabets ansvar og beføjelser
4. Udpegede personer
5. Skibsførerens ansvar og beføjelser
6. Ressourcer og personale
7. Udarbejdelse af planer for arbejdsoperationer
8. Nødberedskab
9. Indberetning og analyse af manglende overensstemmelse, ulykker og farlige hændelser
10. Vedligeholdelse af skib og udstyr
11. Dokumentation
12. Verificering, undersøgelse og vurdering internt i selskabet
13. Certificering, verificering og kontrol

PRÆAMBEL

1 Formålet med denne kodeks er at tilvejebringe en international standard for sikker ledelse og drift af skibe og for forebyggelse af forurening.

2 Forsamlingen har vedtaget resolution A.443 (XI), hvori den har opfordret alle regeringerne til at træffe de nødvendige foranstaltninger til sikring af, at skibsføreren har mulighed for at udføre sine opgaver vedrørende sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet.

3 Forsamlingen har endvidere vedtaget resolution A.680 (17), hvori den yderligere har erkendt, at der er behov for passende organisering af ledelsen, så den kan imødekomme behovet for, at de ombordværende opnår og fastholder en høj sikkerheds- og miljøbeskyttelsesmæssig standard.

4 I erkendelse af, at der gør sig særlige forhold gældende i hvert enkelt rederi og hos hver enkelt reder, og at skibe drives under mange forskellige forhold, er kodeksen bygget op om generelle principper og målsætninger.

5 Kodeksen er holdt i brede vendinger, for at den kan finde udbredt anvendelse. Forskellige ledelsesniveauer har naturligvis brug for forskellige grader af viden om og opmærksomhed på de anførte emner.

6 Afgørende for en god sikkerhedsledelse er det, at topledelsen er engageret i sagen. Hvor det drejer sig om sikkerhed og forebyggelse af forurening, er det engagement, kompetence, holdning og motivering hos de enkelte medarbejdere på alle niveauer, der bestemmer udfaldet.

1 GENERELT

1.1 Definitioner

1.1.1 Ved "ISM-kodeksen" (ISM: International Safety Management) forstås den internationale ledelseskodeks for sikker drift af skibe og for forebyggelse af forurening, således som den er vedtaget forsamlingen og eventuelt senere ændres af organisationen.

1.1.2 Ved "selskab" forstås skibets ejer eller enhver anden organisation eller person - f.eks. en driftsleder eller en totalbefragter - der har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren, og som dermed har accepteret at overtage alle de forpligtelser og hele det ansvar, der påhviler ejeren i medfør af kodeksen.

1.1.3 Ved "administration" forstås regeringen i den stat, hvis flag skibet har ret til at føre.

1.2 Mål

1.2.1 Målet med kodeksen er at bevare sikkerheden til søs, at forhindre personskader og tab af menneskeliv og at undgå skader på miljøet, især havmiljøet, og på ejendom.

1.2.2 Målene for selskabets sikkerhedsledelse bør blandt andet omfatte:

.1 tilvejebringelse af sikkerhedsmæssigt forsvarlige fremgangsmåder ved drift af skibe og et sikkert arbejdsmiljø;

.2 tilvejebringelse af sikkerhedsforholdsregler mod alle kendte risici;

.3 løbende forbedring af både det landbaserede og det skibsbaserede personales færdigheder vedrørende sikkerhedsledelse, herunder uddannelse i håndtering af både sikkerhedsmæssige og miljøbeskyttelsesmæssige nødsituationer.

1.2.3 Sikkerhedsledelsesystemet bør garantere:

.1 at bindende regler og forskrifter overholdes;

.2 at der tages hensyn til gældende kodekser, retningslinjer og standarder, som anbefales af IMO, administrationerne, klassifikationsselskaber og søfartserhvervets organisationer.

1.3 Anvendelsesområde

Kravene i denne kodeks kan stilles til alle skibe.

1.4 Funktionskrav til et sikkerhedsledelsessystem (SLS)

Ethvert selskab bør udarbejde, gennemføre og løbende opdatere et sikkerhedsledelsessystem (SLS), der omfatter følgende funktionskrav:

.1 et sæt retningslinjer for sikkerheds- og miljøbeskyttelse;

.2 instrukser og procedurer***, der skal garantere***, at skibe drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt og miljøet beskyttes i overensstemmelse med relevant international og flagstatslig lovgivning;

.3 klart definerede beføjelsesniveauer og kommunikationslinjer mellem land- og skibsbaseret personale samt indbyrdes mellem medlemmer af hver af disse personalegrupper;

.4 procedurer for indberetning af ulykker og af manglende overholdelse af denne kodeks;

.5 procedurer for forberedelse på og reaktion under nødsituationer;

.6 procedurer for interne inspektioner og ledelsesundersøgelser.

2 RETNINGSLINJER FOR SIKKERHEDSLEDELSE OG MILJØBESKYTTELSE

2.1 Selskabet bør opstille et sæt retningslinjer for sikkerhedsledelse og miljøbeskyttelse, hvori det beskrives, hvordan man vil nå de mål, der er nævnt i punkt 1.2.

2.2 Selskabet bør sikre, at retningslinjerne gennemføres og løbende opdateres på alle organisationens niveauer både på skibene og på landjorden.

3 SELSKABETS ANSVAR OG BEFØJELSER

3.1 Hvis en anden eller organisation end ejeren er ansvarlig for skibets drift, skal ejeren give administrationen fuldstændige oplysninger om den pågældende persons eller organisations navn og andre relevante data.

3.2 Selskabet bør fastlægge og dokumentere ansvar, beføjelser og indbyrdes forhold for alle personalemedlemmer, som har ledende, udførende og kontrollerende opgaver, der vedrører og har betydning for sikkerhed og forebyggelse af forurening.

3.3 Selskabet er ansvarligt for, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret opbakning til rådighed til, at den eller de udpegede personer kan udføre deres opgaver.

4. UDPEGEDE PERSONER

Ethvert selskab bør efter forholdene udpege en eller flere personer, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau, og som har til opgave at sikre, at skibet drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og at være bindeled mellem selskabet og de ombordværende. Den eller de udpegede personers ansvar og beføjelser bør omfatte overvågning af de sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende aspekter af driften af hvert enkelt skib samt sikring af, at der efter forholdene stilles tilstrækkelige ressourcer og landbaserede opbakningsmidler til rådighed.

5 SKIBSFØRERENS ANSVAR OG BEFØJELSER

5.1 Selskabet bør tydeligt fastlægge og dokumentere skibsførerens ansvar med hensyn til:

.1 at gennemføre selskabets retningslinjer for sikkerhed og miljøbeskyttelse;

.2 at motivere besætningen for at følge disse retningslinjer;

.3 at udstede de relevante ordrer og instrukser klart og enkelt;

.4 at kontrollere, at de fastlagte krav overholdes;

.5 at undersøge SLS'et og indberette dets mangler til ledelsen på land.

5.2 Selskabet bør sikre, at det SLS, der benyttes på skibet, indeholder et klart udsagn, der understreger skibsførerens beføjelser. Selskabet bør fastslå i SLS'et, at skibsføreren er øverste myndighed og har ansvaret for at træffe beslutninger om sikkerhed og forureningsforebyggelse og for at anmode selskabet om bistand, når det er nødvendigt.

6 RESSOURCER OG PERSONALE

6.1 Selskabet bør sikre, at skibsføreren:

.1 er forsvarligt kvalificeret til at føre kommandoen;

.2 er fuldt fortrolig med selskabets SLS;

.3 får stillet den nødvendige opbakning til rådighed, så skibsføreren kan udføre sine opgaver sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

6.2 Selskabet bør sikre, at hvert skib er bemandet med kvalificerede og helbredsmæssigt egnede søfarende, der er i besiddelse af de fornødne uddannelsesbeviser, i overensstemmelse med nationale og internationale krav.

6.3 Selskabet bør fastlægge procedurer, som sikrer, at nyt personale og personale, der overføres til nye arbejdsområder med betydning for sikkerhed og miljøbeskyttelse, gøres forsvarligt bekendt med deres opgaver. Instrukser, som det er vigtigt at udstede før afsejling, bør identificeres, dokumenteres og udstedes.

6.4 Selskabet bør sikre, at alt personale, der er impliceret i selskabets SLS, forstår de relevante regler, forskrifter, kodekser og retningslinjer i tilstrækkeligt omfang.

6.5 Selskabet bør fastlægge og løbende anvende og opdatere procedurer, der giver mulighed for at finde frem til, hvilke former for uddannelse der kan være behov for som underbygning af SLS'et, og det bør sikre, at alle berørte personalemedlemmer modtager den relevante uddannelse.

6.6 Selskabet bør fastlægge procedurer for, hvordan relevante oplysninger om SLS'et formidles til skibets personale på et eller flere arbejdssprog, som det forstår.

6.7 Selskabet bør sikre, at skibets personale er i stand til sat kommunikere effektivt under udførelsen af deres opgaver i forbindelse med SLS'et.

7. UDARBEJDELSE AF PLANER FOR ARBEJDSOPERATIONER OM BORD

Selskabet bør fastlægge procedurer for udarbejdelse af planer og instruktioner for vigtige arbejdsoperationer om bord på skibet, der vedrører skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening. Det bør fastlægges, hvilke opgaver disse operationer omfatter, og opgaverne bør tildeles kvalificeret personale.

8 NØDBEREDSKAB

8.1 Selskabet bør fastlægge procedurer for, hvordan potentielle nødsituationer om bord bestemmes, beskrives og imødegås.

8.2 Selskabet bør fastlægge programmer for beredskabsøvelser.

8.3 SLS'et bør omfatte forholdsregler, der sikrer, at selskabets organisation til enhver tid kan reagere på faresituationer, ulykker og nødsituationer, hvori dets skibe er impliceret.

9 INDBERETNING OG ANALYSE AF MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE, ULYKKER OG FARLIGE HÆNDELSER

9.1 SLS'et bør omfatte procedurer, der sikrer, at manglende overensstemmelse, ulykker og farlige situationer indberettes til selskabet, undersøges og analyseres med det sigte at forbedre sikkerheden og forureningsforebyggelsen.

9.2 Selskabet bør etablere procedurer for udbedring af mangler.

10 VEDLIGEHOLDELSE AF SKIB OG UDSTYR

10.1 Selskabet bør etablere procedurer, der sikrer, at skibet vedligeholdes, så det hele tiden opfylder bestemmelserne i relevante regler og forskrifter og eventuelle supplerende krav, der opstilles af selskabet.

10.2 Med henblik på opfyldelse af disse krav bør selskabet sikre:

.1 at der gennemføres inspektioner med passende mellemrum;

.2 at enhver manglende overensstemmelse indberettes med angivelse af mulige årsager, hvis disse kendes;

.3 at der træffes hensigtsmæssige foranstaltninger til at udbedre mangler;

.4 at der føres journal over disse aktiviteter.

10.3 Selskabet bør etablere procedurer som led i SLS'et med henblik på at identificere udstyr og tekniske systemer, hvis pludselige svigt kan medføre farlige situationer. SLS'et bør foreskrive, at der skal træffes specifikke foranstaltninger for at øge pålideligheden af dette udstyr eller disse systemer. Foranstaltningerne bør omfatte regelmæssig afprøvning af nødsystemer og af udstyr eller tekniske systemer, der ikke benyttes løbende.

10.4 De inspektioner, der er nævnt i punkt 10.2, og de foranstaltninger, der er nævnt i punkt 10.3, bør være omfattet af skibets rutiner for driftsvedligeholdelse.

11 DOKUMENTATION

11.1 Selskabet bør fastlægge og løbende anvende og opdatere procedurer for kontrol med alle dokumenter og data, der er relevante for SLS'et.

11.2 Selskabet bør sikre:

.1 at der foreligger gyldige dokumenter på alle relevante lokaliteter;

.2 at ændringer i dokumenterne kontrolleres og godkendes af bemyndiget personale;

.3 at forældede dokumenter straks fjernes.

11.3 De dokumenter, der benyttes til at beskrive og gennemføre SLS'et, kan benævnes "sikkerhedsledelsesmanualen". Dokumentationen bør opbevares i den form, som selskabet anser for den mest formålstjenlige. Hvert skib bør medføre al dokumentation, der er relevant for det pågældende skib.

12. VERIFICERING, UNDERSØGELSE OG VURDERING INTERNT I SELSKABET

12.1 Selskabet bør gennemføre interne sikkerhedsinspektioner for at verificere, om aktiviteterne vedrørende sikkerhed og forureningsforebyggelse udføres som foreskrevet i SLS'et.

12.2 Selskabet bør regelmæssigt vurdere SLS'ets formålstjenlighed og, når der er behov for det, undersøge det efter fremgangsmåder, der fastlægges af selskabet.

12.3 Inspektioner og eventuelle udbedringer af mangler bør udføres efter dokumenterede fremgangsmåder.

12.4 Inspektionspersonalet, bør være uafhængigt af de områder, der inspiceres, med mindre dette umuliggøres af selskabets størrelse og art.

12.5 Resultaterne af inspektioner og undersøgelser bør gøres kendt for alt det personale, der har ansvar inden for det pågældende område.

12.6 Det ledende personale, der er ansvarligt for det pågældende område bør udbedre de fundne mangler i rette tid.

13. CERTIFICERING, VERIFICERING OG KONTROL

13.1 Et skib bør drives af et selskab, som har fået udstedt et overensstemmelsesdokument, der gælder for det pågældende skib.

13.2 Der bør udstedes et overensstemmelsesdokument for hvert selskab, der opfylder ISM-kodeksens krav; dokumentet udstedes af administrationen, af en organisation, der er anerkendt af administrationen, eller - på administrationens vegne - af regeringen i det land, hvor selskabet har forretningssted. Dokumentet bør anerkendes som bevis for, at selskabet er i stand til at opfylde kodeksens krav.

13.3 En kopi af dette dokument bør befinde sig om bord på skibet, så skibsføreren efter anmodning kan forelægge det for administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, med henblik på kontrol.

13.4 For et skib bør administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, bør udstede et certifikat, benævnt sikkerhedsledelsescertifikat. Når administrationen udsteder sådanne certifikater, bør den kontrollere, at selskabet og dets ledelse om bord på skibet arbejder i overensstemmelse med det godkendte SLS.

13.5 Administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, bør regelmæssigt kontrollere at skibets SLS fungerer, således som det er godkendt.

ISSN 0254-1459

KOM(95) 28 endelig udg.

DOKUMENTER

DA 07

Katalognummer : CB-CO-95-036-DA-C

ISBN 92-77-85311-5

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg