II

(Förberedande rättsakter)

KOMMISSIONEN

Förslag till rådets förordning om säkerhetsorganisation och ledning av ro-ro-passagerarfartyg

(95/C 298/11)

(Text av betydelse för EES)

KOM(95) 28 slutlig — 95/0028(SYN)

(Framlagt av kommissionen den 17 februari 1995)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta, och i enlighet med det förfarande som avses i artikel 189c i fördraget,

med beaktande av kommissionens förslag,

i samarbete med Europaparlamentet,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Gemenskapen känner stor oro över fartygsolyckor med förluster av människoliv.

Förordningen för internationella säkerhetsrutiner (ISM) för säkerhetsdrift ombord fartyg och förebyggande åtgärder mot miljöförstöring (IMO:s resolution A.741 (18)) antogs av IMO den 4 november 1993 i medlemsstaternas närvaro, och kommer, genom införlivandet i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv til sjöss, att från och med den 1 juli 1998 tillämpas på ro-ro-fartyg.

Förordningen för internationella säkerhetsrutiner har ännu inte tvingande utan endast rekommenderande karaktär.

Säkerheten för människoliv till sjöss kan förbättras effektivt om förordningen för internationella säkerhetsrutiner tillämpas strikt och på tvingande basis.

Gemenskapens viktigaste prioritering gäller säkerhetsrutiner för ro-ro-passagerarfartyg.

I sin resolution av den 22 december 1994 om säkerheten på ro-ro-passagerarfartyg uppmanade rådet kommissionen att lägga fram ett förslag om tvingande och påskyndat genomförande av förordningen för internationella säkerhetsrutiner för alla ro-ro-passagerarfartyg som bedriver reguljär trafik till eller från europeiska hamnar, i överensstämmelse med internationell rätt.

En strikt och tvingande tillämpning är nödvändig för att säkerställa att system för säkerhetsrutiner inrättas och upprätthålls både på rederi- och fartygsnivå av rederier som bedriver havsgående trafik med ro-ro-passagerarfartyg.

Fartygssäkerhet är främst flaggstaternas ansvar, och medlemsstaterna kan säkerställa att bestämmelser om säkerhetsrutiner följs av de fartyg som för deras flagg och de rederier som driver dessa. Det enda sättet att säkerställa säkerheten på alla ro-ro-fartyg oberoende av flagg som bedriver eller önskar bedriva reguljär trafik från medlemsstaternas hamnar är att medlemsstaterna, som villkor för dem som önskar bedriva reguljär trafik från de egna hamnarna, kräver att säkerhetsbestämmelserna följs.

En medlemsstat måste ha möjlighet att tillfälligt dra in rätten för vissa ro-ro-fartyg att bedriva trafik från dess hamnar om den anser att fartygen utgör en allvarlig fara för säkerheten eller miljön, efter ett beslut fattat av kommissionen, biträdd av en rådgivande kommitté.

En årlig kontroll av att säkerhetsbestämmelserna följs borde garantera att rederierna fortsätter sina ansträngningar för att upprätthålla den nödvändiga nivån på säkerhetsrutinerna.

Medlemsstaterna kan anse det nödvändigt att överlåta ansvaret till eller förlita sig på specialiserade organ för att uppfylla förpliktelserna i denna förordning. Ett lämpligt sätt att säkerställa att en enhetlig och tillräcklig kontrollnivå upprätthålls är att kräva att sådana organ skall uppfylla kraven i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för inspektion av fartyg, för övervakningsorganisationer och för sjöfartsadministrationers verksamhet i förbindelse därmed (1).

Det är nödvändigt att kunna anlita en kommitté av rådgivande karaktär som kan bistå kommissionen med att säkerställa att de normer som fastställs i denna förordning, inbegripet kraven för erkända organisationer, förblir tillräckliga och i största möjliga mån förenliga med internationella normer.

Åtgärder på gemenskapsnivå är det bästa sättet att säkerställa ett tvingande och påskyndat genomförande av bestämmelserna i ISM-förordningen och en effektiv kontroll av tillämpningen av denna, samtidigt som snedvridning av konkurrensen mellan olika gemenskapshamnar och ro-ro-fartyg undviks. Endast en förordning, som är direkt tillämplig, kan säkerställa ett påskyndat och tvingande genomförande av ISM-förordningen. För ett påskyndat genomförande krävs att förordningen tillämpas från och med den 1 juli 1996.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med denna förordning är att öka säkerheten vid skötsel och drift av ro-ro-fartyg samt att effektivare förebygga miljöförstöring vid reguljär trafik till eller från hamnar i Europeiska gemenskapen, genom att säkerställa

— att fartygsburna och landbaserade system för säkerhetsrutiner inrättas och upprätthålls av rederierna, och

— att administrationer i flagg- och medlemsstater kontrollerar dessa.

Artikel 2

I denna förordning och i ISM-förordningen avses med

— *ro-ro-fartyg*: ett havsgående passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- och järnvägsfordon att rulla på och av fartyget och som tar mer än tolv passagerare,

— *rederi*: ro-ro-fartygets ägare eller en annan organisation eller person, t.ex. förvaltaren eller den som hyr fartyget utan personal, som har övertagit ansvaret för ro-ro-fartygets drift från ägaren,

— *erkänd organisation*: ett organ som erkänts i enlighet med bestämmelserna i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för inspektion av fartyg, för övervakningsorganisationer och för sjöfartsadministrationers verksamhet i förbindelse därmed,

— *ISM-förordningen*: förordningen för internationella säkerhetsrutiner för säkerhetsdrift ombord fartyg och förebyggande åtgärder mot miljöförstöring, vilken antogs av den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom resolution A.741 (18) av den 4 november 1993, som såsom bilaga är fogad till denna förordning,

— *administration*: regeringen i den stat vars flagg ro-ro-fartyget har rätt att föra,

— *dokument som visar behörighet*: det dokument som i enlighet med denna förordning utfärdas till rederier,

— *certifikat för säkerhetsrutiner*: det certifikat som i enlighet med denna förordning utfärdas till ro-ro-fartyg.

Artikel 3

Denna förordning skall tillämpas på rederier, oberoende av var dessa är registrerade, etablerade eller verksamma, som bedriver reguljär trafik med minst ett ro-ro-fartyg till eller från en hamn i Europeiska gemenskapen, oavsett fartygets flagg.

Artikel 4

Alla rederier skall följa bestämmelserna i punkterna 1.2—13.5 i ISM-förordningen, ändrad genom den här förordningen, som om dessa bestämmelser vore tvingande och inte endast av rekommenderande karaktär, som ett villkor för att få bedriva reguljär trafik till eller från en hamn i Europeiska gemenskapen.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna skall, vad gäller rederier och ro-ro-fartyg, följa bestämmelserna i punkterna 13.2, 13.4 och 13.5 i ISM-förordningen, ändrad genom den här förordningen, som om dessa bestämmelser vore tvingande och inte endast av rekommenderande karaktär.

2. För tillämpningen av denna förordning får medlemsstaterna endast godkänna, eller helt eller delvis förlita sig på, en erkänd organisation.

3. För tillämpningen av punkt 13.2 i ISM-förordningen, ändrad genom den här förordningen, skall ett dokument som visar behörighet, utfärdat av myndigheterna i en medlemsstat på vars territorium ett rederi bedriver sin verksamhet eller av en erkänd organisation som handlar på deras vägnar, godkännas av de övriga medlemsstaterna.

(1) EGT nr L 319, 12.12.1994, s. 20.

4. För tillämpningen av punkt 13.5 i ISM-förordningen, ändrad genom den här förordningen, skall en periodiskt återkommande verifikation äga rum minst en gång om året.

Artikel 6

1. Medlemsstaterna skall förvissa sig om att bestämmelserna i denna förordning följs innan de ger rederier tillstånd att bedriva reguljär trafik med ro-ro-fartyg till eller från deras hamnar.

2. För tillämpningen av punkt 1 skall varje medlemsstat godkänna intyg som utfärdats av myndigheterna i en annan medlemsstat.

3. Varje medlemsstat skall erkänna dokument som visar behörighet och certifikat för säkerhetsrutiner som utfärdats av administrationer i tredje länder eller av erkända organisationer som handlar på deras vägnar, om det kan slås fast att de garanterar att bestämmelserna i denna förordning följs.

Artikel 7

Om en medlemsstat anser att ett rederi, trots att det har ett dokument som visar behörighet, inte kan bedriva reguljär trafik till eller från dess hamnar på grund av allvarlig fara för människolivs eller egendoms säkerhet, eller för miljön, får tillståndet för denna trafik dras in tills faran har undanröjts.

Under ovannämnda förhållanden skall följande förfarande tillämpas:

a) Medlemsstaten skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om sitt beslut och uppge motivet för detta.

b) Kommissionen skall undersöka om inställandet är befogat på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön.

c) Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 9.2 meddela medlemsstaten om huruvida beslutet att dra in tillståndet är befogat på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön och, om det inte är befogat, besluta att upphäva det beslut om indragande som fattats av medlemsstaten.

Artikel 8

För att ta hänsyn till den internationella utvecklingen får följande ändras, särskilt för att i bilagan införa riktlinjer för administrationer för genomförande av ISM-förordningen, i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 9.2:

1) Definitionen av *ISM-förordningen* i artikel 2.

2) Bilagan.

3) Definitionen av *erkänd organisation* i artikel 2.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 12.1 i rådets direktiv 93/75/EG [1] om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods.

2. När en hänvisning görs till denna punkt skall följande förfarande tillämpas:

a) Kommissionens företrädare skall förelägga den kommitté som avses i punkt 1 ett förslag till åtgärder.

b) Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

c) Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

d) Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

Artikel 10

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1996. Den skall tillämpas från och med den 1 juli 1996.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

---

[1] EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19.

BILAGA

INTERNATIONELLA ORGANISATIONSREGLER FÖR SÄKER DRIFT AV FARTYG OCH FÖR FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING (INTERNATIONELLA SÄKERHETSORGANISATIONS-KODEN — ISM-KODEN)

Krav beträffande rutiner för säkerhet och förebyggande av miljöförstöring

INLEDNING

1. Syftet med denna kod är att tillhandahålla en internationell standard för säker ledning och drift av fartyg samt för förhindrande av förorening.

2. Församlingen antog resolution A.443 (XI) genom vilken den uppmanade samtliga regeringar att vidta nödvändiga åtgärder för att stödja befälhavaren i hans arbete för sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön.

3. Församlingen antog vidare resolution A.660 (17) genom vilken den erkände att det behövs en lämplig ledningsorganisation som kan svara mot de ombordvarandes behov att uppnå och vidmakthålla en hög säkerhets- och miljöstandard.

4. Eftersom inga rederier eller fartygsägare är helt lika och fartyg drivs under mycket varierande förhållanden, är koden grundad på generella principer och målsättningar.

5. Koden uttrycker sig i allmänna ordalag så att den kan tillämpas inom ett brett område. Givetvis ställs skilda krav på personal på skilda befattningsnivåer, både i land och till sjöss, när det gäller kunskap och medvetenhet om kodens innehåll.

6. Den högsta ledningens engagemang är grundläggande för en god säkerhetshantering. I frågor som gäller säkerhet och förhindrande av förorening är det engagemanget, kunskaperna, attityderna och motivationen hos de enskilda individerna på alla nivåer som bestämmer slutresultatet.

1. ALLMÄNT

1.1. Definitioner

1.1.1. Med "internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management (ISM) Code)" avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som antagits av församlingen, med de ändringar som IMO kan komma att anta.

1.1.2. Med "företag" avses fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som koden föreskriver.

1.1.3. Med "administration" avses regeringen i det land vars flagg fartyget har rätt att föra.

1.2. Målsättningar

1.2.1. Målsättningarna med koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön, i synnerhet på den marina miljön, och på egendom.

1.2.2. Företagets målsättningar för säkerhetsorganisationen bör bl.a.

1. sörja för säkra rutiner för fartygs drift och en säker arbetsmiljö,

2. skydda mot alla identifierade risker, och

3. kontinuerligt öka den landbaserade och sjöpersonalens skicklighet i säkerhetsledning, inklusive beredskap för nödsituationer både vad gäller säkerhet och miljöskydd.

1.2.3. Säkerhetsorganisationssystemet bör säkerställa

1. att obligatoriska regler och bestämmelser efterlevs, och

2. att tillämpliga koder, riktlinjer och standarder, rekommenderade av IMO, administrationer, klassificeringssällskap och andra organisationer inom sjöfartsbranschen beaktas.

1.3. **Tillämpning**

Kraven i denna kod får tillämpas på alla fartyg.

1.4. **Funktionskrav avseende ett säkerhetsorganisationssystem**

Alla företag bör utarbeta, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsorganisationssystem som innefattar följande funktionskrav:

1. en policy för säkerhet och miljöskydd,

2. instruktioner och förfaranden för att säkerställa säker drift av fartyg samt skydd av miljön i enlighet med relevant internationell lagstiftning och flaggstatens lagstiftning,

3. en klar ansvarsfördelning och bestämda kommunikationskanaler mellan landbaserad personal och sjöpersonal samt inom dessa grupper,

4. rutiner för rapportering av olyckor och bristande efterlevnad av bestämmelserna i denna kod,

5. handlingsplan för nödsituationer, och

6. rutiner för interna kontroller och översyn av organisationen.

2. SÄKERHETS- OCH MILJÖSKYDDSPOLICY

2.1. Företaget bör fastställa en policy för säkerhet och miljöskydd som beskriver hur målsättningarna i punkt 1.2 kommer att uppnås.

2.2. Företaget bör säkerställa att denna policy genomförs och upprätthålls på alla nivåer i organisationen, både på land och till sjöss.

3. FÖRETAGS ANSVAR OCH BEFOGENHETER

3.1. Om den fysiska eller juridiska person som ansvarar för driften av fartyget är en annan än ägaren, måste ägaren anmäla denna persons fullständiga namn och annan relevant information till administrationen.

3.2. Företaget bör definiera och dokumentera ansvar, befogenheter och samverkan för all personal som leder, utför och verifierar arbete som avser och påverkar säkerheten och förhindrandet av föroreningar.

3.3. Företaget ansvarar för och skall tillse att erforderliga resurser och landbaserat stöd ges den eller de personer som tilldelats ansvar, så att de skall kunna utföra sina uppgifter.

4. PERSONER MED TILLDELAT ANSVAR

För att säkerställa säker drift av alla fartyg och för att ha en koppling mellan företaget och de ombordanställda, bör alla företag utse en eller flera personer i land som, när så är lämpligt, har

direktkontakt med den högsta företagsledningen. I dessa personers skyldigheter och befogenheter bör ingå att övervaka säkerhets- och miljöaspekterna vad gäller varje fartygs drift och att se till att erforderliga resurser och landbaserat stöd avdelas efter behov.

5. BEFÄLHAVARES ANSVAR OCH BEFOGENHETER

5.1. Företaget bör klart definiera och dokumentera befälhavarens ansvar när det gäller

1. att genomföra företagets policy för säkerhet och miljöskydd,

2. att motivera besättningen så att de iakttar denna policy,

3. att ge lämpliga order och instruktioner på ett tydligt och enkelt sätt,

4. att kontrollera att specifika krav iakttas och

5. att se över säkerhetsorganisationssystemet och rapportera förekommande brister till den landbaserade ledningen.

5.2. Företaget bör se till att det säkerhetsorganisationssystem som gäller ombord på fartyget innehåller ett tydligt uttalande som betonar befälhavarens befogenheter. Företaget bör i säkerhetsorganisationssystemet tydligt ange att befälhavaren har det övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut om säkerhet och förhindrande av förorening och att efter behov begära företagets hjälp.

6. RESURSER OCH PERSONAL

6.1. Företaget bör säkerställa att befälhavaren

1. är väl kvalificerad att föra befäl,

2. är helt insatt i företagets säkerhetsorganisationssystem, och

3. fått nödvändigt stöd så att hans uppgifter kan utföras på ett betryggande sätt.

6.2. Företaget bör säkerställa att varje fartyg är bemannat med kvalificerad, behörig och frisk besättning i enlighet med nationella och internationella krav.

6.3. Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att ny personal och personal som förflyttats till nya befattningar som berör säkerhet och miljöskydd blir ordentligt insatta i sina uppgifter. De instruktioner som det är viktigt att de ombordanställda får före avfärden bör bestämmas, dokumenteras och överlämnas.

6.4. Företaget bör säkerställa att all personal som berörs av företagets säkerhetsorganisationssystem nöjaktigt förstår relevanta regler, föreskrifter, koder och riktlinjer.

6.5. Företaget bör fastställa och upprätthålla rutiner som anger vilken utbildning som kan krävas för säkerhetsorganisationssystemet och se till att sådan utbildning kommer till stånd för alla berörd personal.

6.6. Företaget bör fastställa rutiner som ger fartygets personal relevant information om säkerhetsorganisationssystemet på ett arbetsspråk eller ett språk som de förstår.

6.7. Företaget bör se till att fartygets personal kan kommunicera effektivt med varandra när de utför sina uppgifter som anknyter till säkerhetsorganisationssystemet.

7. UTVECKLING AV PLANER FÖR FUNKTIONERNA OMBORD

Företaget bör fastställa rutiner för utarbetandet av planer och instruktioner för de nyckelfunktioner ombord som rör fartygets säkerhet samt förhindrande av förorening. De olika uppgifterna bör definieras och kvalificerad personal utses för att utföra dem.

8. BEREDSKAP FÖR NÖDSITUATIONER

8.1. Företaget bör fastställa rutiner för att identifiera, beskriva och ingripa vid tänkbara nödsituationer ombord.

8.2. Företaget bör fastställa program för övningar av åtgärder i samband med nödsituationer.

8.3. Säkerhetsorganisationssystemet bör ange åtgärder som säkerställer att företagets organisation alltid kan hantera de faror, olyckor och nödsituationer där dess fartyg är inblandade.

9. RAPPORTER OCH ANALYSER VID BRISTANDE EFTERLEVNAD, OLYCKOR OCH OLYCKSTILLBUD

9.1. I säkerhetsorganisationssystemet bör ingå rutiner som säkerställer att bristande efterlevnad av kodens bestämmelser, olyckor och olyckstillbud rapporteras till företaget, utreds och analyseras i syfte att förbättra säkerheten och förhindra förorening.

9.2. Företaget bör fastställa rutiner för att se till att rättelse görs.

10. UNDERHÅLL AV FARTYGET OCH DESS UTRUSTNING

10.1. Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att fartyget underhålls i enlighet med föreskrifterna i relevanta regler och förordningar och enligt de ytterligare krav som kan komma att fastställas av företaget.

10.2. För att uppfylla dessa krav bör företaget se till att

1. inspektioner genomförs med lämpliga mellanrum,

2. alla fall av bristande efterlevnad rapporteras med angivande av möjlig orsak, om denna är känd,

3. lämplig rättelse vidtas, och

4. dessa åtgärder dokumenteras.

10.3. Företaget bör fastställa rutiner i säkerhetsorganisationssystemet för att identifiera sådan utrustning och sådana tekniska system vilka, om de plötsligt upphör att fungera, kan leda till farliga situationer. I säkerhetsorganisationssystemet bör anges specifika åtgärder som syftar till att göra sådan utrustning eller sådana system tillförlitliga. I dessa åtgärder bör ingå regelbunden provning av alternativa förfaranden och av utrustning eller tekniska system som inte är i kontinuerlig drift.

10.4. De inspektioner som nämns i 10.2 liksom åtgärderna i 10.3 bör ingå i fartygets rutinmässiga driftunderhåll.

11. DOKUMENTATION

11.1. Företaget bör fastställa och vidmakthålla rutiner för kontroll av alla dokument och all information som är relevant för säkerhetsorganisationssystemet.

11.2. Företaget bör se till att

1. giltiga dokument finns på alla relevanta ställen,

2. ändringar i dokument granskas och godkänns av behörig personal, och

3. dokument som inte längre gäller dras in omedelbart.

11.3. Den dokumentation som används för att beskriva och genomföra säkerhetsorganisationssystemet kan kallas "Handbok för säkerhetsorganisationen". Dokumentationen bör ske i den form som företaget finner mest effektiv. All dokumentation som är relevant för ett fartyg bör finnas ombord på detta.

12. AV FÖRETAGET UTFÖRD VERIFIERING, ÖVERSYN OCH UTVÄRDERING

12.1. Företaget bör genomföra interna säkerhetskontroller för att kontrollera om säkerhetsåtgärderna och åtgärderna för att förhindra förorening uppfyller kraven i säkerhetsorganisationssystemet.

12.2. Företaget bör periodiskt utvärdera säkerhetsorganisationssystemets effektivitet och när så krävs revidera det i enlighet med av företaget fastställda förfaranden.

12.3. Kontrollerna och eventuella rättelser bör utföras i enlighet med dokumenterade rutiner.

12.4. Den personal som genomför kontroller bör ha en oberoende ställning i förhållande till de områden som kontrolleras, om detta går att genomföra med hänsyn till företagets storlek eller karaktär.

12.5. All ansvarig personal på det berörda området bör meddelas resultaten av kontrollerna och översynen.

12.6. Personal i ledande ställning med ansvar för det berörda området bör utan dröjsmål rätta till påträffade felaktigheter.

13. CERTIFIERING, VERIFIERING OCH KONTROLL

13.1. Fartyget bör drivas av ett företag för vilket dokument om godkänd säkerhetsorganisation gällande fartyget har utfärdats.

13.2. För varje företag som uppfyller kraven i ISM-koden bör ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdas av administrationen, av en organisation som erkänts av administrationen eller, på uppdrag av administrationen, av regeringen i det land där företaget har valt att bedriva sin verksamhet. Detta dokument skall godtas som bevis på att företaget uppfyller kraven i koden.

13.3. Ett exemplar av detta dokument bör finnas ombord för att befälhavaren, på begäran, skall kunna uppvisa det för kontroll som utförs av administrationen eller organisationer som erkänts av den.

13.4. Ett certifikat, kallat ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, bör utfärdas för ett fartyg av administrationen eller av en organisation som erkänts av administrationen. När certifikatet utfärdas bör administrationen kontrollera att företaget och ledningen ombord fungerar i enlighet med det godkända säkerhetsorganisationssystemet.

13.5. Administrationen eller en organisation som erkänts av administrationen bör periodiskt kontrollera att fartygets godkända säkerhetsorganisationssystem fungerar på avsett sätt.