

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(93) 218 endelig udg.

Bruxelles, den 19. maj 1993

Forslag til

RADETS AFGØRELSE

FELLES REGLER OG STANDARDER FOR

ORGANISATIONER, DER UDFØRER

UNDERSØGELSER OG SYN AF SKIBE

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

GENEREL INDLEDNING

1. I Kommissionens meddelelse "En fælles politik for sikkerhed til søs", som blev godkendt den 24. februar 1993, understreges det, at på trods af de bestræbelser, der allerede er udfoldet både på nationalt og internationalt plan med henblik på at mindske faren for ulykker til søs, er risikoen, der er forbundet med skibsfartsaktiviteter, stadig meget stor¹⁾.

2. I meddelelsen blev der også gjort opmærksom på den meget store variation, der kan konstateres i mængden af ulykker og mangler inden for de enkelte flåder. Disse forskelle består fortsat, på trods af det omfattende system af internationale standarder, der regulerer skibsfartssektoren, og som normalt må forventes at føre til ensartede sikkerhedsniveauer for alle flåder.

3. Variationerne inden for sikkerhedsniveauet skyldes forskellige faktorer. En væsentlig faktor er den mangelfulde overholdelse af normerne fra et vist antal rederiers samt fra de administrationers side, der er ansvarlig for sikkerheden for de skibe, der sejler under det pågældende lands flag.

4. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har ligeledes gjort skibsfartssektoren opmærksom på, at mange flagstater ikke er i stand til at sikre og opretholde en forsvarlig kontrol med sikkerheds- og miljøbeskyttelsesstandarderne for skibe i deres respektive skibsregistre eller for skibe, der sejler under deres flag.

5. Undersøgelser af årsagerne til ulykkerne og til de mangler, der konstateres ved skibene, peger hen i retning af de måder, hvorpå landene vælger at gennemføre de internationalt aftalte standarder for bygning og vedligeholdelse af søgående skibe. Disse standarder er for det meste fastlagt i internationale konventioner, der tager sigte på at sikre et tilfredsstillende sikkerheds- og forureningsforebyggelsesniveau. Det drejer sig rent konkret om:

- Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 1974), der indeholder tekniske sikkerhedsnormer for lastskibe

1) Meddelelse fra Kommissionen "En fælles politik for sikkerhed til søs", s. 1-13.

over en vis tonnage og for passagerskibe, i begge tilfælde på internationale farter

- Den internationale konvention om lastelinjer (LL fra 1966), der fastsætter sikkerhedsnormer for skibes soliditet og stabilitet, og
- Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 1973), der fastsætter regler for bygning og drift af skibe med henblik på forebyggelse af havforurening.

6. I henhold til disse konventioner er de nationale administrationer ansvarlige for kontrollen med, at de internationale standarder overholdes, og for udstedelsen af de relevante internationale certifikater for skibe i deres registre. Disse opgaver kræver en så omfattende teknisk infrastruktur og ekspertise, at det er vanskeligt for de fleste medlemsstater at udøve deres beføjelser ved alene at benytte sig af de nationale administrations nuværende struktur.

7. Indtil for ca. 20 år siden blev disse opgaver udført af et begrænset antal højt specialiserede organisationer, de såkaldte klassifikations-selskaber, der besad en omfattende erfaring inden for søfartssektoren, beskæftigede faguddannet teknisk personale, og som blev støttet af kompetente forsknings- og computercentre. Disse selskaber havde allerede i nogen tid vurderet skibes sødygtighed og kvalitet inden for rammerne af private kontrakter med rederierne med henblik på at klassificere skibene på en yderst professionel måde og i kraft af deres støttestrukturers effektivitet. Af disse grunde besluttede de nationale administrationer, i overensstemmelse med en række særlige bestemmelser i konventionen, i forskellig udstrækning at uddelegere opgaverne med undersøgelser og syn til disse klassifikations-selskaber, dvs. tilsynet med, at der foreligger overensstemmelse med de nationale og internationale sikkerhedsnormer og, i visse tilfælde, udstedelse af sikkerhedscertifikater.

8. Hverken SOLAS-konventionen fra 1974 eller konventionen om lastelinjer fastsætter standarder, som alle skibe skal opfylde, i bygningsfasen og hele deres levetid, i et omfang, der er tilstrækkeligt detaljeret til at sikre, at de anvendes ensartet på en ikke-divergerende måde. Dette gælder især for dele såsom skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer. Disse grundlæggende skibsdele kontrolleres i henhold til klassifikationsselskabernes regler; i konventionen om lastelinjer siges det endog udtrykkeligt, at

skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, som er "bygget og som vedligeholdes i overensstemmelse med et af administrationen anerkendt klassifikationsselskabs regler, kan anses for at besidde tilstrækkelig styrke"²⁾. Derfor har de fleste nationale administrationer besluttet at bemyndige klassifikationsselskaberne til at udforme og håndhæve sikkerhedsbestemmelserne vedrørende disse dele af skibene.

9. Siden vedtagelsen af disse konventioner er antallet af klassifikations-selskaberne steget kraftigt og andrager nu mellem 40 og 50. Dette er problemets kerne; for en del af disse selskaber kan rent faktisk ikke føre tilstrækkeligt bevis for deres erfaring, pålidelighed og professionalisme og besidder ikke de hævdevundne egenskaber, der berettiger dem til at handle på de nationale administrations vegne. F.eks. har de ikke et tilstrækkeligt uddannet og erfarent personale og tilstrækkelig infrastruktur til at forberede og udføre syn, at fortolke regler og i visse tilfælde at fastsætte disse. Visse klassifikationsselskaber overholder heller ikke de proceduremæssige kriterier; for skibe i drift er der ikke fastlagt præcise mellemrum mellem de enkelte hovedsyn og ingen nærmere specificering af de betingelser, hvorunder en delvis nedslidt konstruktion eller udslidt maskine kan betragtes som usikker.

10. Alle disse faktorer har ført til en situation, både globalt og inden for EF, hvor de vigtigste regler, dvs. bestemmelserne angående skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, ikke er fastsat internationalt, men kun internt af klassifikationsselskaberne, og skibenes overensstemmelse med reglerne afgøres af instanser på forskellige kvalitets- og ekspertise-niveauer; disse instansers afgørelser om sikkerhedsmæssige spørgsmål kan næppe være helt upåvirket af overvejelser såsom ønsket om at fastholde en flåde inden for deres register. De opståede divergenser har ikke blot en negativ indvirkning på sikkerheden, men de kan også føre til konkurrencemæssige handicap, der kan anspore til indtagelse af en mere "afslappet" holdning til syn og certificering hos disse klassifikationsselskaber, der således kan fremvise glimrende resultater.

2) Den internationale Konvention om Lastelinjer, 1966, Tillæg I, reglement 1.

BERETTIGELSEN AF ET RÅDS DIREKTIV

11. a) Hvad er formålet med den planlagte foranstaltning på baggrund af Fællesskabets forpligtelser?

På Rådets ekstraordinære samling den 25. januar 1993 (miljø og transport) henstillede det indtrængende til Fællesskabet og medlemsstaterne om at sørge for en stram og ensartet gennemførelse i hele Fællesskabet af de internationale regler med særlig sigte på bygning, certificering og vedligeholdelse af skibe. I Kommissionens meddelelse "En fælles politik for sikkerhed til søs", som den godkendte den 24. februar 1993, bebudes et forslag til fællesskabsdirektiv om en række forholdsregler, der skal følges af medlemsstaterne og de nationale organisationer, der beskæftiger sig med certificering af skibe samt den dermed forbundne overvågning af, at disse er i overensstemmelse med de internationale konventioner om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Nærværende direktiv ligger helt på linje med den i meddelelsen bebudede foranstaltning.

- b) Er det udelukkende Fællesskabet, der har ansvar for den planlagte foranstaltning, eller deler det ansvaret herfor med medlemsstaterne?

Der er tale om et ansvar, der deles med medlemsstaterne, i henhold til Traktatens artikel 84, stk. 2.

- c) Hvori består problemets fællesskabsdimension?

Alle medlemsstater er berørt heraf i deres egenskab af flagstater, og elleve af dem er tillige også berørt heraf i deres egenskab af havnestater.

d) Hvad er den mest effektive løsning under hensyntagen til Fællesskabets og medlemsstaternes ressourcer?

Den mest effektive løsning ligger på fællesskabsplan. I afsnit 12 til 15 gøres der rede for, hvorfor der er behov for en fællesskabsforanstaltning.

e) Hvad er den konkrete merværdi af den påtænkte fællesskabsforanstaltning, og hvad vil omkostningerne være ved ikke at gøre noget?

Dette direktivs konkrete merværdi består i en helt ensartet håndhævelse af de internationale standarder på flagstatsplan og også på havnestatsplan overalt i Fællesskabet. Statistikkerne viser, at for hvert års passivitet betales der en høj pris med hensyn til skibssulykker og tab af menneskeliv.

f) Hvilke former for indgriben står til Fællesskabets rådighed?

Denne foranstaltning tager sigte på at få løst problemerne på fællesskabsplan på grund af den merværdi, Fællesskabet kan hidføre. En af de nødvendige forudsætninger for at opfylde målene med denne indsats er at indføre en anerkendelse på fællesskabsplan af visse organisationer. I kraft af en sådan anerkendelse kan der imidlertid kun opretholdes et rimeligt sikkerheds- og forureningsforebyggelsesniveau, hvis der samtidig fastlægges mindstenormer for en sådan anerkendelse. Med den påtænkte foranstaltning indføres der også fælles kriterier for skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer. Opstillingen af prioriterede kriterier for havnestatskontrol vil bidrage til en hensigtsmæssig gennemførelse af dette tiltag, så det sikres, at skibe, der sejler under tredjelandes flag, ikke behandles mere fordelagtigt end skibe under en medlemsstats flag.

g) Er det nødvendigt med en helt ensartet lovgivning, eller er det tilstrækkeligt med et direktiv, der fastsætter de generelle mål og ellers overlader gennemførelsen af disse til medlemsstaterne?

Med dette direktiv etableres der på EF-plan fælles rammer for de kvalitetskrav, der skal opfyldes af organisationer, som medlemsstaterne beslutter at uddelegere opgaver til, men samtidig overlades det til hver enkelt medlemsstat at træffe afgørelse om, hvilke gennemførelsesinstrumenter vedrørende selve anerkendelsen, midlerne til håndhævelse af reglerne og gennemførelsen af direktivet, der passer bedst ind i landets interne ordning.

12. De ovenfor skitserede forhold viser, at det er nødvendigt at sørge for, at alle de nationale administrationer og de organisationer, som de uddelegerer undersøgelses-, syns- og certificeringsopgaver til, er fuldt kvalificerede til dette arbejde, som indebærer, at deres metoder, regler og know-how er præget af en meget høj kvalitet med hensyn til at sikre overensstemmelse med de internationale regler. Der bør desuden fastsættes bestemte regler for skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer, ud fra hvilke nybygninger og den efterfølgende vedligeholdelse af skibe rent faktiske kan undersøges.

13. Gennem indsatsen inden for de internationale organisationer har man hidtil ikke nået disse mål.

Et ret stort antal lande, der er medlem af IMO, er ikke i stand til at forbedre effektiviteten af de organisationer, der handler på deres vegne. For adskillige organisationers vedkommende ville det at godkende internationalt aftalte høje kvalitetsnormer medføre, at de måtte have deres nuværende præstationsniveau til et punkt, hvor de ville blive mindre tiltrækkende for uansvarligt handlende rederier end nu. Hvis visse udviklingslande var forpligtet til at uddelegere deres opgaver til mere seriøse klassifikationsselskaber, ville de have behov for økonomisk støtte til at højne kvaliteten af deres klassifikationsselskaber og flåde. Disse forhold gør det yderst vanskeligt at få indført regler gennem IMO på et

tilstrækkeligt krævende niveau, dette er blevet påvist på det første møde i udvalget for Flag State Implementation (FSI), jf. afsnit 17 nedenfor.

Endvidere forholder det sig således, at det igangværende arbejde i IMO vedrørende klassifikationsselskaber ikke drejer sig om gennemførelse eller videreudvikling af regler for skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer, medens dette spørgsmål betragtes som en væsentlig bestanddel af det af Kommissionen foreslåede direktiv.

Det skulle også være indlysende, at en effektiv takling af den ovenfor skitserede situation ikke kan ske alene på nationalt plan. De ovenfor beskrevne uacceptable forhold er rent faktisk et resultat af to årtiers fejlslagne indsats fra enkeltstaters side med henblik på at opnå det sikkerhedsniveau, som der er vedtaget bestemmelser om inden for rammerne af de internationale aftaler og konventioner. Derfor er der behov for en fællesskabsløsning, som regulerer forbindelserne mellem de nationale administrationer og klassifikationsselskaberne, opstiller kvalitetskrav til organisationerne og tager sigte på at harmonisere udviklingen og anvendelsen af sikkerhedskrav med hensyn til skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer. Gennem en indsats på området for havnestatskontrol sikres det tillige, at de skibe, der sejler under tredjelandes flag, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under medlemsstaternes flag.

14. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet fastlægges der i det af Kommissionen foreslåede direktiv på EF-plan en fælles ramme for de kvalitetskrav, der skal opfyldes af de organisationer, som medlemsstaterne beslutter at uddelegere opgaver til, med henblik på at garantere ækvivalente præstationer på det sikkerhedsmæssige område fra EF-klassifikationsselskabernes side; det sker, ved at det overlades til hver enkelt medlemsstat at tage beslutning om, hvilke gennemførelsesinstrumenter, der bedst passer til landets interne ordning, og ved at overlade det til de bemyndigede kompetente organisationer at fastsætte, vedligeholde og anvende passende standarder under medlemsstaternes tilsyn og i samarbejde med Kommissionen.

15. Behovet for at indføre kvalitetskrav til de organisationer, der handler på medlemsstaternes vegne, er allerede blevet fremhævet af Rådet, som i forordning (EØF) nr. 613/91 af 4. marts 1991 om overførsel af skibe fra et register til et andet inden for Fællesskabet fastsætter, at "Hvis et organ udsteder certifikaterne på en medlemsstats vegne, skal medlemsstaten påse, at det pågældende organ har de kvalifikationer, den tekniske erfaring og det personale, som kræves, for at det i henhold til konventionerne kan udstede certifikater, som sikrer et højt beskyttelsesniveau. Organet skal kunne udvikle og ajourføre regler og forskrifter, der har værdi som anerkendte tekniske standarder, og skal arbejde med kvalificerede og erfarne inspektører, således at det kan vurdere et skibs tilstand på fyldestgørende måde".³⁾

INDHOLDET AF RÅDETS DIREKTIV

16. Formålet med dette direktiv er at fastlægge et sæt af krav, der skal opfyldes af klassifikationsselskaberne og andre private organer, når de handler på vegne af medlemsstaternes nationale administrationer; samt i kraft af sådanne krav at sikre, at de organisationer, der bemyndiges til at udføre syn og certificering, eller de organisationer, som medlemsstaterne agter at støtte sig til i så henseende, er professionelt effektive, pålidelige og i stand til at føre ordentlig kontrol med, at de skibe, de klasser, opfylder standarderne for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs.

Dette direktiv udgør et første skridt hen imod en strengere håndhævelse af de internationale sikkerhedsnormer, der gælder for søfartssektoren, så man undgår at forringe sikkerhedsniveauet hos visse organisationer, der er

3) Rådets forordning (EØF) nr. 613/91 af 4. marts 1991, artikel 3, stk. 3.

beskæftiget med certificering og det dertil hørende tilsyn med, at skibene er i overensstemmelse med reglerne i konventionerne. Smuthuller og svagheder i de internationale konventioner, kodekser og forskrifter har ofte ført til, at der opstod forskellige niveauer for anvendelse og håndhævelse af disse og har derfor ført til varierende præstationsniveauer på det sikkerhedsmæssige og miljømæssige område. Dette direktiv tager derfor desuden sigte på at få etableret og gennemført minimumskrav til sikkerheden med ensartede virkninger for hele Fællesskabet, med henblik på at eliminere større forskelle ved bygning og vedligeholdelse af skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, i særdeleshed regler for skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer.

17. IMO har til hensigt at udarbejde ikke-bindende retningslinjer for overdragelse af beføjelser til organisationer samt visse minimumskrav til de organisationer, der handler på administrationens vegne.

Derfor blev den for nylig nedsatte underkomité vedrørende Flag State Implementation (FSI) opfordret til at udarbejde en IMO-resolution om dette spørgsmål. På underkomiteens møde i april 1993 lagde den sidste hånd på et udkast til resolution. Underkomiteen agter at aflægge rapport på det næste møde i Maritime Safety Committee (MSC) og Marine Environment Protection Committee (MEPC) om resultatet af dens arbejde med henblik på at opfordre IMO-forsamlingen til at vedtage en resolution. De krav, der stilles i nærværende direktiv med hensyn til overdragelse af beføjelser, ligger meget tæt op ad dem, der er under udarbejdelse i IMO. De i direktivets bilag I fastsatte kriterier rummer de minimumskrav, der på nuværende tidspunkt er indkredset af underkomiteen for Flag State Implementation.

Hvis IMO-forsamlingens resolution vedtages i november 1993, er Kommissionen parat til at tage tilbørlig hensyn til IMO's rekommendationer, for så vidt som retningslinjerne indeholder mere detaljerede bestemmelser med hensyn til forholdet mellem administrationen og organisationerne, og forudsat at mindstekravene til organisationerne sikrer et mindst lige så højt sikkerhedsniveau.

18 Med henblik på at opfylde ovennævnte mål opstilles der i direktivet to målsætninger. Den første målsætning med dette direktiv er at sikre, at de nationale administrationer inddrages nærmere i processen omkring skibssyn og -certificering. Med henblik herpå vil det være nødvendigt at træffe følgende foranstaltninger:

a) Den første foranstaltning går ud på, at når en medlemsstat beslutter helt eller delvis at uddelegere sine lovbestemte funktioner med hensyn til at syne og certificere i overensstemmelse med konventioner som SOLAS, lastelinjekonventionen og MARPOL, eller beslutter at støtte sig til ekspertise fra organisationer uden for dens egen administration med henblik på udførelse af de til certificeringen knyttede undersøgelser og syn, må den kun overlade disse opgaver til organisationer, der opfylder et sæt fælles minimumskrav, der fastsættes i nærværende direktiv, og som er en garanti for deres evne til og tilsagn om at udføre opgaverne på en særdeles pålidelig og effektiv måde.

Denne foranstaltning finder anvendelse på de inspektioner, syn og certifikater, der kræves i henhold til de i direktivet nævnte internationale konventioner; derimod berører direktivet ikke certificering af specifikke dele af skibsudrustningen, og det vedrører heller ikke certifikater for skibe, der ikke er omfattet af de internationale konventioner.

Listen over disse krav er blevet udarbejdet under hensyntagen til de krav, der stilles af International Association of Classification Societies (IACS) og under hensyntagen til de kriterier, der er nærmere beskrevet i EN 45004 (inspektionsorganer) og europæisk standard EN 29001 (CEN). I henhold til disse kriterier forpligtes de organisationer, der bemyndiges til at handle på medlemsstaternes vegne, til:

- at opretholde et veldokumenteret kvalitetsstyringssystem
- at beskæftige et antal velkvalificerede tekniske eksperter, der udelukkende arbejder for organisationen, og som er tilstrækkeligt stort til at kunne udføre forskning og udarbejde et fuldstændigt og fyldestgørende sæt af egne regler og forskrifter vedrørende som minimumskrav: skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer, og som er i stand til at udføre alle de undersøgelser og syn, der kræves i konventionerne med henblik på udstedelse af certifikater
- at opretholde et verdensomspændende net af synskontorer og opvise en klasset flåde eller tonnage af en vis minimumsstørrelse

- at udvise villighed til at samarbejde med havnestatskontrollen.

Kommissionen rådfører sig med udvalget, inden den træffer beslutning om godkendelse af organisationerne; udvalget vil være operationsklart, så snart Rådet har vedtaget direktivet.

b) Den anden foranstaltning går ud på at etablere et arbejdsfællesskab mellem de kompetente nationale administrationer og de organisationer, der handler på deres vegne, med henblik på at sikre kvalitet og konsekvens med hensyn til regler, syn og certificering. Dette fællesskab er baseret på en formel aftale mellem parterne, hvori er præciseret de specielle forpligtelser og funktioner, som organisationerne skal overtage; de nationale administrationer skal foretage en regemæssig kontrol af dette arbejde samt efterprøve procedurerne omkring stikprøvekontrol og detaljeret hovedsyn af skibe, og de skal tilstille Kommissionen en beretning om resultaterne af dette tilsyn og meddele den alle oplysninger, der vedrører organisationernes effektivitet.

c) Den tredje foranstaltning vedrører administrationerne i tredjelande. Eftersom sikkerheden til søs er et verdensomspændende problem, må den ansvarlige adfærd, der kræves af medlemsstaternes administrationer, når de uddelegerer opgaver til udenfor stående organisationer, også forlanges af de tredjelande-administrationer, hvis skibe har til hensigt at operere i Fællesskabets farvande. Med henblik herpå fastsættes det i direktivet, at medlemsstater, der fungerer som havnestater, skal sikre, at skibe, der sejler under tredjelandes flag, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under en EF-medlemsstats flag. Et væsentligt kriterium for udvælgelsen af skibe med henblik på syn bør være, at skibscertifikaterne er blevet udstedt af en ikke-godkendt organisation. Der bør træffes passende forholdsregler for skibe, der ikke opfylder de anerkendte internationale standarder.

19. Den anden målsætning med nærværende direktiv er at sikre, at alle konventionsskibe, som sejler under en medlemsstats flag, opfylder en række præcist definerede krav, der tager sigte på at opnå ækvivalente resultater

med hensyn til sikkerhed og driftssikkerhed for skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer. Disse krav går såvel på certificering af nybygninger som på de syn, der foretages i løbet af skibets levetid. Udarbejdelsen af tilstrækkeligt detaljerede standarder for nybygninger vil imidlertid praktisk taget indebære en omskrivning af klassifikationsselskabernes yderst store og komplekse regel- og proceduresæt, reelt flere hundrede regelbind, og en løbende ajourføring heraf. Dette ville være urealistisk og unødvendigt, eftersom de større klassifikationsselskaber, som er medlem af International Association of Classification Societies (IACS), i årenes løb har udarbejdet, vedligeholdt og ajourført alle de standarder, der er nødvendige for skibenes hovedkomponenter. Selv om der i enkelte tilfælde måtte være forskelle, er det almindeligt accepteret, at deres indvirkning på skibenes sikkerhed i det store og hele er den samme. Det fastslås derfor i direktivet, at skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer skal bygges og vedligeholdes i overensstemmelse med de krav, der stilles af et klassifikationsselskab, der opfylder ovenfor nævnte sæt af fælles krav. For at de godkendte organisationer kan håndhæve ækvivalerende sikkerhedsnormer i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, skal de med regelmæssige mellemrum rådføre sig med hinanden.

20. Kommissionen er af den opfattelse, at en øjeblikkelig følge af nærværende direktiv - ud over en skærpelse og harmonisering af de sikkerheds- og miljømæssige regler inden for Fællesskabet - vil være at befri de godkendte organisationer for det nuværende økonomiske pres, de udsættes for fra useriøse konkurrenters side. Kommissionen deler den opfattelse, som også søfartssektoren har givet udtryk for, at et sådant økonomisk pres hindrer klassifikationsselskaberne i at udvise den nødvendige fuldstændige uvilighed, når de udfører deres lovfæstede opgaver på de nationale administrationers vegne. Med vedtagelsen af dette direktiv vil der atter blive skabt fuld tillid til effektiviteten og pålideligheden af de undersøgelser og syn, som de godkendte organisationer foretager, og til deres løbende indsats for at håndhæve og ajourføre reglerne vedrørende skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer.

21. En yderligere positiv virkning, som direktivet vil få, vil bestå i afskaffelsen af de særlige rettigheder eller eksklusivrettigheder, som medlemsstaterne måtte have tildelt en eller flere organisationer på grundlag af andre kriterier end dem, der har med kvalitet og sikkerhed at gøre.

Anvendelsen af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet på organisationer, der opfylder det fælles sæt af minimumskrav, giver alene kvalificerede organisationer mulighed for at konkurrere frit, samtidig med at rederierne og staterne sikres en service af høj kvalitet, for så vidt angår sikkerhedaspekterne. Med direktivet opnås dette mål, i og med at det fastsættes, at medlemsstater, der uddelegerer beføjelser eller støtter sig til organisationer uden for deres egen administration, skal acceptere, at disse opgaver udføres af en af de anerkendte organisationer.

SÆRLIGE BETRAGTNINGER

Artikel 1

I denne artikel indkredsnes formålet med direktivet, nemlig at fastsætte et sæt af krav, som skal opfyldes af klassifikationsselskaberne og andre private organer, når de handler på vegne af medlemsstaternes nationale administrationer; at sikre ved hjælp af disse krav, at de organisationer, der er bemyndiget til at udføre syn og certificering, eller de organisationer, medlemsstaterne agter at støtte sig til med henblik herpå er professionelle og effektive og pålidelige og i stand til at føre fyldestgørende tilsyn med, at sikkerheds- og miljøbeskyttelsesnormerne for det skib, som de klasser, er i overensstemmelse med de internationale konventioner.

Dette direktiv udgør et første skridt på vejen til en højere grad af overensstemmelse med de internationale sikkerhedsnormer, der findes inden for søfartssektoren, og de skal især ses i lyset af de utilstrækkelige sikkerhedskrav, der kendetegner visse organisationer, der er beskæftiget med certificering og de dermed forbundne syn af skibe med henblik på at fastslå, om skibene opfylder konventionernes bestemmelser.

Diverse smuthuller og svagheder i de internationale konventioner, kodekser og forskrifter har ofte ført til forskellige lødighedsniveauer for deres anvendelse og håndhævelse, og følgelig til forskellige grader af sikkerhed og miljøbeskyttelse. Det er derfor tillige målet med dette direktiv at udforme og gennemføre en række minimumssikkerhedskrav med ensartet virkning overalt i Fællesskabet, med henblik på at fjerne større forskelle i normerne for bygning og vedligeholdelse af skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, specielt reglerne vedrørende skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer på skibe.

Artikel 2

Denne artikel indeholder en række definitioner af direktivets nøgleord.

Artikel 3

Stk. 1. I denne artikel stadfæstes det princip, at det primært er medlemsstaterne, der er ansvarlige for gennemførelsen af bestemmelserne i de internationale konventioner, som de har tiltrådt. Hver medlemsstat skal således sikre, at når deres administrationer udfører syn af skibe og udsteder de relevante certifikater, skal de have tilstrækkeligt med erfaring og kapacitet og være tilstrækkelig omhyggelige med udførelsen af sådanne opgaver.

Stk. 2. I de fleste relevante internationale konventioner gives der medlemsstaterne tilladelse til helt eller delvis at uddelegere arbejdet med syn og inspektion af skibe (herunder syn med henblik på en vurdering af skrogets generelle styrke samt maskineriet og el- og kontrolinstallationernes sikkerhed og driftssikkerhed samt udstedelsen af certifikater til private organisationer eller eksperter.

I denne artikel fastslås det, at de organisationer eller eksperter, der får bemyndigelse til at udføre disse opgaver på en medlemsstats vegne, eller hvis ekspertise medlemsstaterne støtter sig til, kun må være de anerkendte organisationer, dvs. instanser, der kan dokumentere deres erfaringer, tekniske kunnen og moralske pålidelighed. En undtagelse fra denne bestemmelse udgør radiotelegrafi/telefon-sikkerhedscertifikatet for lastskibe, idet udstedelsen heraf af praktiske grunde kan overdrages til andre instanser.

Stk. 3. Certificeringen af specifikke dele af skibsudrustningen er ikke omfattet af denne artikel; den vil blive reguleret af et andet EF-direktiv.

Artikel 4

Stk. 1. I denne artikel fastslås det, at medlemsstaterne kun kan anerkende organisationer, der skal handle på deres vegne, såfremt disse opfylder de i dette direktivs bilag I opstillede krav. De organisationer, der ønsker at blive anerkendt i henhold til artikel 3, skal give medlemsstaterne fyldestgørende oplysninger som bevis for, at de opfylder disse krav.

Stk. 2. Hver enkelt medlemsstat skal give Kommissionen og de andre medlemsstater meddelelse om, hvilke organisationer den har anerkendt.

Artikel 5

Stk. 1. I henhold til principperne for fri udveksling af tjenesteydelser og afskaffelse af særlige og eksklusive rettigheder inden for det fælles marked, som omhandlet i traktatens artikel 60 og 90, hedder det i denne artikel, at medlemsstater, der uddelegerer de i artikel 3 omhandlede sikkerhedsopgaver, ikke må nægte nogen af de anerkendte organisationer der har hjemsted i Fællesskabet, at handle på deres vegne. Hvis en medlemsstat beslutter at uddelegere beføjelser eller støtte sig til en organisation med henblik på udførelse af sådanne opgaver, skal den acceptere alle de anerkendte organisationer, der i henhold til Traktatens artikel 58 har hjemsted i det Europæiske Fællesskab, og som tilbyder deres tjenesteydelser med henblik på udførelse af sådanne opgaver.

Stk. 2. Såfremt den anerkendte organisation har hjemsted i et tredjeland, kan en medlemsstat forlange, at der foretages en gensidig anerkendelse af organisationer Fællesskabet og tredjelandet imellem som forudsætning for, at nævnte organisation kan få overdraget beføjelser til at handle på medlemsstatens vegne.

Artikel 6

Stk. 1. Eftersom formålet med direktivet er at sikre en nærmere inddragelse af de nationale administrationer i skibscertificerings- og synsprocessen, omhandler denne artikel det arbejdsfællesskab, der skal etableres mellem hver medlemsstats ansvarlige administration og de organisationer, der udfører dens lovfæstede opgaver.

Stk. 2. Gennemsigtigheden af dette arbejdsfællesskab sikres ved indgåelsen af formelle skriftlige aftaler, der indeholder bestemmelser om de opgaver og funktioner, der overtages af organisationerne, der handler på en medlemsstats vegne. En sådan aftale vil gøre det muligt for den pågældende medlemsstat at foretage regelmæssige audit og udføre inspektion af skibe, som nævnte organisationer har fået til opgave at syne og certificere. Organisationerne skal give medlemsstaterne oplysning om deres klassede flåde.

Stk. 3 For at åbne mulighed for cirkulering af relevante oplysninger om klassifikationsselskabernes ydeevne ved udførelsen af deres opgaver inden for Fællesskabet etableres der i denne artikel en procedure til informering af Kommissionen og derefter alle medlemsstaterne om de arbejdsfællesskaber, som hver enkelt national administration indgår med eksterne organisationer.

Artikel 7

I medfør af denne artikel nedsættes der et rådgivende udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, fortrinsvis eksperter på området sikkerhed til søs, samt en formand, der repræsenterer Kommissionen. Eksperterne indkaldes til møde med henblik på at bistå Kommissionen med ændring af bilag I, inddragelse af anerkendelser af organisationer, som ikke længere opfylder de i bilag I opstillede krav, samt i tilfælde af en suspensionsprocedure i henhold til artikel 9 på grund af alvorlig fare for sikkerheden til søs eller havmiljøet.

Artikel 8

I denne artikel bestemmes det, at bilag I kan ændres af Kommissionen med henblik på at tilpasse det til eventuelle udviklingstendenser inden for de relevante internationale konventioner, eller med henblik på at ajourføre det fælles sæt af krav. Kommissionen kan også beslutte at inddrage anerkendelsen af de anerkendte organisationer, der ikke længere opfylder de i bilag I opstillede krav.

I begge tilfælde handler Kommissionen ud fra en særlig procedure, der er fastlagt i artikel 12.

Artikel 9

I denne artikel beskrives proceduren for suspendering af en bemyndigelse til en organisation til at udføre lovfæstede opgaver. Hvis en medlemsstat mener, at et klassifikationsselskab, der handler på dens vegne, ikke længere udviser tilstrækkelig pålidelighed med hensyn til sikkerhed og miljøbeskyttelse, kan den suspendere en sådan bemyndigelse, og i så fald skal den oplyse Kommissionen og de andre medlemsstater herom. Kommissionen træffer, i overensstemmelse med artikel 12 og inden for et tidsrum af 3 måneder, afgørelse om hvorvidt den skal ophæve suspensionen eller inddrage organisationens anerkendelse. Denne artikel skal tjene som sikkerhedsklausul.

Artikel 10

Stk. 1. Med henblik på at inddrage de nationale administrationer mere direkte i syns- og certificeringsprocessen indføres der med denne artikel en obligatorisk verificering af, at de opgaver, der varetages af de bemyndigede organisationer, udføres effektivt, og at de er i overensstemmelse med de i

bilag I fastsatte krav. Medlemsstaterne skal opfylde de i stk. 1 og 2 omhandlede forpligtelser ved selv at føre tilsyn med disse anliggender; hvis det drejer sig om organisationer, der har hjemsted i en anden medlemsstat, er det dog tilstrækkeligt, hvis de overvåger det tilsyn, som føres af denne anden medlemsstats administration.

Stk. 2 Hver medlemsstat anmodes om hvert år at føre tilsyn med det til organisationerne uddelegerede arbejde.

Stk. 3 Medlemsstaterne skal tilstille Kommissionen og de andre medlemsstater resultaterne af dette tilsyn såvel som alle andre oplysninger om organisationernes effektivitet.

Artikel 11

Stk. 1. Formålet med dette stykke er at sikre, at når skibe, der medfører certifikater udstedt af organisationer, som ikke er blevet anerkendt i henhold til dette direktiv, fordi de ikke opfylder kvalitetskravene, benytter sig af Fællesskabets havne, vil de være de første til at blive inspiceret, eftersom der med rette kan herske tvivl om, hvorvidt de opfylder certificeringskravene. De medlemsstater, der optræder som havnemyndigheder, anmodes derfor om først og fremmest at inspicere de skibe, hvis sikkerhedscertifikater og klassecertifikat ikke er blevet udstedt af en anerkendt organisation.

Medlemsstaterne anmodes om at træffe passende forholdregler i tilfælde af, at visse skibe ikke opfylder de internationalt aftalte standarder, og at informere Kommissionen og sekretariatet for aftalememorandummet om havnestatskontrol om alle de mangler, som deres havnemyndigheder konstaterer.

Stk. 2. Hver medlemsstat udarbejder en skriftlig bedømmelse af de organisationer, der arbejder på flagstats vegne; denne bedømmelse ajourføres hvert år og sendes til de andre medlemsstater og Kommissionen.

Artikel 12

I denne artikel beskrives den procedure, der skal anvendes, når Kommissionen træffer beslutning om anliggender, der omfattes af artikel 8 og 9. Der er tale om standardprocedure I i artikel 2 i Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987⁴⁾ om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

Artikel 13

I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne sikre, at de skibe, der sejler under deres flag, opfylder kravene til bygning og vedligeholdelse, herunder periodiske syn, at skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, som fastlagt af et af klassifikationsselskaberne blandt de anerkendte organisationer. Endvidere skal klassifikationsselskaberne rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre ækvivalens mellem deres tekniske standarder.

Dette tiltag forekommer rimeligt, eftersom disse standarder allerede eksisterer; men de er så talrige og komplekse, at det ville være meget tidskrævende og egentligt også unyttigt at nyredigere dem, eftersom de større klassifikationsselskaber i årenes løb har udformet og ajourført alle nødvendige sikkerhedsnormer for disse skibes hovedkomponenter.

4) EFT nr. L 197 af 17.7.1987, s. 33. Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

Artikel 14

Denne artikel omhandler de foranstaltninger, som hver medlemsstat skal træffe med henblik på at efterkomme direktivet.

Artikel 15

Ingen kommentarer.

FORSLAG TIL

RÅDETS DIREKTIV OM FÆLLES REGLER OG STANDARDER FOR ORGANISATIONER,
DER UDFØRER UNDERSØGELSER OG SYN AF SKIBE

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske
Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Sikkerhed og forebyggelse af forurening til søs kan fremmes effektivt, ved
at substandardrederier og -skibe fjernes fra Fællesskabets farvande under
streng anvendelse af internationale konventioner, kodekser og forskrifter;

flag- og havnestaterne har ansvar for tilsynet med, at skibene er i overens-
stemmelse med de ensartede internationale standarder for sikkerhed og
forureningsforebyggelse til søs;

medlemsstaterne er ansvarlige for udstedelse af internationale certifikater
vedrørende sikkerhed og forureningsforebyggelse i henhold til konventioner
såsom SOLAS 74, lastelinjekonventionen fra 66 og MARPOL 73/78 samt for
gennemførelsen af bestemmelserne i disse konventioner;

I henhold til disse konventioner kan alle medlemsstater overdrage beføjelser eller i et vist omfang støtte sig til tekniske organisationer med henblik på certificering af en sådan overensstemmelse, ligesom de kan overdrage udstedelsen af de relevante sikkerhedscertifikater til disse:

På verdensplan findes der et større antal klassifikationsselskaber, der ikke sikrer en fyldestgørende gennemførelse af reglerne eller en tilstrækkelig pålidelighed, når de handler på de nationale administrationers vegne, eftersom de ikke har passende strukturer og erfaringer, som man kan have tillid til, og som sætter dem i stand til at udføre deres opgaver på en yderst professionel måde;

en indsats på fællesskabsplan er mere effektiv på dette område end en kombineret indsats fra medlemsstaternes side;

det er hensigtsmæssigt at gribe ind ved hjælp af et rådsdirektiv, hvori der fastsættes minimumskrav til anerkendelse af organisationerne, medens selve anerkendelsen, midlerne til håndhævelse af reglerne og gennemførelsen af direktivet overlades til medlemsstaterne;

Rådet har indstændigt henstillet, at der blev indført standarder på fællesskabsplan med henblik på at håndhæve de internationale regler, så standardskibe og substandardrederier fjernes fra Fællesskabets farvande;

de europæiske standarder EN 45004 og EN 29001 tillige med IACS-standarderne (International Association of Classification Societies) udgør en fyldestgørende garanti for kvaliteten af organisationernes præstationer;

organisationer, der ønsker at blive anerkendt med henblik på dette direktiv, skal tilstille medlemsstaterne fyldestgørende oplysninger om og dokumentation for, at de opfylder minimumskravene, og medlemsstaterne skal give Kommissionen og de andre medlemsstater meddelelse om, hvilke organisationer de har anerkendt.

Etableringen af det fælles marked indebærer fri udveksling af tjenesteydelser, hvorfor de organisationer, der opfylder et sæt af fælles krav, som sikrer deres professionalisme og pålidelighed, vil få lov til at udføre deres tjenesteydelser inden for Fællesskabet;

det er nødvendigt, at de nationale administrationer inddrages nærmere i skibssyn og udstedelse af de relevante certifikater, så der sikres fuld overensstemmelse med de internationale sikkerhedsregler, selv i de tilfælde, hvor medlemsstaterne har overdraget det til organisationer uden for deres administration at udføre visse lovpligtige opgaver;

det er nødvendigt at nedsætte et udvalg af rådgivende karakter bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, der skal bistå Kommissionen i dens bestræbelser for at sikre en effektiv anvendelse af de bestående standarder for sikkerhed til søs og for miljøbeskyttelse;

Kommissionen træffer foranstaltninger i henhold til samme procedure, der er fastlagt i artikel 12, med henblik på at følge udviklingen i internationale fora og ajourføre minimumskravene;

på grundlag af de af medlemsstaterne i henhold til artikel 10 meddelte oplysninger om effektiviteten hos de organisationer, der arbejder på deres vegne, træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den skal inddrage anerkendelsen af de organisationer, som ikke længere opfylder de fælles minimumskrav og dermed handle i overensstemmelse med den i artikel 12 beskrevne procedure;

medlemsstaterne bør dog fortsat have muligheden for selv at kunne suspendere deres bemyndigelse af en organisation som følge af alvorlig fare for sikkerhed eller miljø;

Kommissionen træffer hurtigt afgørelse om, hvorvidt den fastholder eller underkender en sådan national foranstaltning, i overensstemmelse med den ovenfor omhandlede procedure;

hver medlemsstat bør med regelmæssige mellemrum vurdere effektiviteten hos de organisationer, der arbejder på dens vegne, og forsyne Kommissionen og alle de øvrige medlemsstater med præcise oplysninger herom;

medlemsstaterne anmodes i deres egenskab af havnemyndigheder om at fremme sikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabets farvande gennem eliminering af substandardskibe, uanset hvilket flag, de sejler under;

den passende procedure, i henhold til hvilken udvalget vil handle, er procedure I i artikel 2 i Rådets afgørelse 87/373/EØF;

når Kommissionen træffer afgørelse om inddragelse af anerkendelsen af organisationer, der ikke længere opfylder de i bilag I nævnte krav, vil den tage vidtgående hensyn til den udtalelse, som udvalget har afgivet, og den vil lægge særlig megen vægt på de skriftlige bedømmelser, der er udarbejdet om organisationernes effektivitet med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse;

klassifikationsselskaberne skal ajourføre og håndhæve deres tekniske standarder med henblik på at harmonisere sikkerhedsreglerne og sikre en ensartet gennemførelse af de internationale regler inden for Fællesskabet;

for øjeblikket findes der ingen ensartede internationale standarder, som alle skibe skal opfylde i bygningsfasen og i hele deres levetid, for så vidt angår skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer;

sådanne standarder kan fastlægges i overensstemmelse med klassifikationsselskabernes regler -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM FÆLLES REGLER OG STANDARDER FOR
ORGANISATIONER, DER UDFØRER UNDERSØGELSER OG SYN AF SKIBE**

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at træffe visse foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne og de organisationer, der er beskæftiget med undersøgelse, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner. Denne proces omfatter udformning og gennemførelse af sikkerhedskrav til skrog, maskineri samt el- og kontrolinstallationer for skibe, der falder inde under de internationale konventioners anvendelsesområde.

Artikel 2

I dette direktiv samt dets bilag forstås ved:

"skib", et skib, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde;

"undersøgelser og syn", undersøgelser og syn, der er obligatoriske i henhold til de internationale konventioner;

"internationale konventioner", Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen fra 1974, Den Internationale Konvention om Lastelinjer fra 1966 og Den Internatinala Konvention om Forebyggelse af Forurening fra Skibe fra 1973/78, tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende kodekser af bindende karakter i alle medlemsstater;

"organisation", klassifikationsselskaber og andre private organer, der af regeringerne er bemyndigede til på deres vegne at udføre opgaver vedrørende vurdering af skibes sikkerhed;

"anerkendt organisation", en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4;

"certifikat", et certifikat, der er udstedt af en medlemsstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner, bortset fra fritagelsescertifikater;

"klassecertifikat", et klassifikationsselskabs vedtegning med hensyn til et skibs strukturelle og maskinemæssige egnethed til en særlig anvendelse eller service i overensstemmelse med selskabets regler og standarder;

"hjemsted", det sted, hvor en organisation har sit vedtægtsmæssige hjemsted, sit hovedkontor eller sin hovedvirksomhed.

Artikel 3

1. Idet medlemsstaterne påtager sig deres ansvar og forpligtelser i henhold til de internationale konventioner, drager de omsorg for, at deres kompetente administrationer er i stand til effektivt at håndhæve bestemmelserne i de internationale konventioner, især med hensyn til undersøgelse og syn af skibe og udstedelse af certifikater og fritagelsescertifikater.

2. Hvis en medlemsstat i medfør af stk. 1 for skibe, der sejler under dens flag, beslutter

i) helt eller delvis at uddelegere

- undersøgelser og syn, herunder sådanne, der tager sigte på at vurdere, om skrogets generelle strukturelle styrke og maskineriets og el- og kontrolinstallationernes driftssikkerhed og sikkerhed er i overensstemmelse med artikel 13, eller

- udstedelse eller fornyelse af certifikater, eller

ii) at støtte sig til fagkundskab uden for dens egen administration med henblik på udførelse af undersøgelser og syn i tilknytning til udstedelse af certifikater, skal den overdrage disse opgaver til anerkendte organisationer.

For så vidt angår udstedelse af radiotelegrafi/telefon-sikkerhedscertifikatet for lastskibe, kan disse opgaver dog overdrages andre organer med tilstrækkelig sagskundskab inden for radiokommunikation.

3. Denne artikel vedrører ikke certificering af specifikke dele af skibsudrustningen.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne må kun anerkende de organisationer, der opfylder de i bilag I opstillede krav. Organisationerne skal give de medlemsstater, de har anmodet om anerkendelse, fuldstændige oplysninger om, og dokumentation for, opfyldelsen af disse krav. Medlemsstaterne giver på passende måde organisationerne meddelelse om anerkendelsen.

2. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen og de andre medlemsstater, hvilke organisationer den har anerkendt.

Artikel 5

1. Ved anvendelsen af artikel 3, stk. 2, må medlemsstaterne ikke nægte at overdrage beføjelser eller støtte sig til en af de anerkendte organisationer med hjemsted i Fællesskabet.

2. Inden en medlemsstat accepterer, at en organisation med hjemsted i et tredjeland skal udføre de i artikler 3 nævnte opgaver, eller dele heraf, kan den forlange, at ovennævnte tredjeland til gengæld anerkender de anerkendte organisationer, der har hjemsted i Fællesskabet.

Artikel 6

1. Medlemsstater, som beslutter at handle som beskrevet i artikel 3, stk. 2, etablerer et arbejdsfællesskab mellem deres egen ansvarlige administra-

tion og de organisationer, der bemyndiges til at handle på deres vegne.

2. Arbejdsfællesskabet reguleres af en formel, skriftlig, ikke-diskriminerende aftale, hvori er fastlagt de specifikke opgaver og funktioner, som organisationerne har overtaget, og som i det mindste rummer bestemmelser om, at administrationen har ret til at foretage en regelmæssig audit af det arbejde, organisationerne er blevet bemyndiget til at udføre på dennes vegne, og at administrationen har mulighed for at foretage detaljeret stikprøveinspektion af skibe, og bestemmelser om, at organisationerne rapporterer de vigtigste oplysninger om deres klassede flåde, ændringer af skibes klasse eller deres udelukkelse af klassen.

3. Hver medlemsstat forsyner Kommissionen med præcise oplysninger om det arbejdsfællesskab, der er etableret i henhold til denne artikel. Kommissionen oplyser herefter de andre medlemsstater derom.

Artikel 7

Til at bistå Kommissionen nedsættes der hermed et udvalg af rådgivende karakter, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget indkaldes til møde af Kommissionen mindst en gang om året samt når som helst, det måtte være påkrævet i tilfælde af, at en medlemsstat i henhold til artikel 9 suspenderer en organisations bemyndigelse.

Udvalget udarbejder selv sin forretningsorden.

Artikel 8

I overensstemmelse med den i artikel 12 fastlagte procedure kan Kommissionen

a) ændre bilag I med henblik på

(i) at tage hensyn til ændringer af de internationale konventioner

og til nye internationale konventioner, protokoller og kodekser;

(ii) at ajourføre de i bilag I indeholdte krav;

b) tilbagekalde anerkendelsen af de anerkendte organisationer, der er omhandlet i artikel 4, og som ikke længere opfylder de i bilag I opstillede krav.

Artikel 9

Uanset de i bilag I nærmere fastsatte krav kan en medlemsstat suspendere en bemyndigelse, hvis den mener, at en anerkendt organisation som følge af alvorlig fare for sikkerhed eller miljø ikke længere bør bemyndiges til at udføre de i artikel 3 beskrevne opgaver på medlemsstatens vegne.

Under disse omstændigheder finder følgende procedure anvendelse:

- (a) medlemsstaten giver straks Kommissionen og de andre medlemsstater meddelelse om sin beslutning, som skal være behørigt begrundet;
- (b) Kommissionen træffer i henhold til artikel 12 og inden for en frist på højst tre måneder afgørelse om, hvorvidt den skal tilbagekalde suspenderingen af bemyndigelsen eller tilbagekalde anerkendelsen af organisationen.

Artikel 10

1. Hver medlemsstat drager omsorg for at de funktioner, der er uddelegeret til anerkendte organisationer i henhold til artikel 3, udføres effektivt, og at de i bilag I specificerede krav er opfyldt. Dette kan ske, ved at medlemsstaten fører direkte tilsyn med de anerkendte organisationer eller, hvis det drejer sig om organisationer med hjemsted i en anden medlemsstat, ved at den kontrollerer det tilsyn, disse organisationer er underlagt af en anden medlemsstats administration.

2. Hver medlemsstat udfører hvert år denne opgave og tilstiller de andre medlemsstater og Kommissionen en beretning om resultatet af dette tilsyn senest den 1. marts i det år, der følger efter beretningsåret.

3. Medlemsstaterne tilstiller Kommissionen og de andre medlemsstater alle oplysninger, der er relevante for vurderingen af organisationernes effektivitet.

Artikel 11

1. I forbindelse med medlemsstaternes udøvelse af inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestater (a) skal de sikre, at skibe, der sejler under tredjelandes flag, ikke behandles gunstigere end skibe, der er berettiget til at sejle under en medlemsstats flag. I den sammenhæng er det et tungtvejende kriterium for udvælgelsen af skibe med henblik på inspektion, at skibenes certifikater, herunder klassecertifikatet, er blevet udstedt af en ikke-anerkendt organisation.

b) Medlemsstaterne træffer de nødvendige forholdsregler, hvis skibene ikke opfylder de internationalt anerkendte standarder, og de giver meddelelse til Kommissionen og til sekretariatet for aftalememorandummet om havnestatskontrol, hver gang de opdager, at organisationer, der handler på en flagstats vegne, har udstedt gyldige certifikater til et skib, der ikke opfylder de relevante krav i de internationale konventioner, eller hver gang de opdager mangler ved et skib med gyldigt klassecertifikat, der vedrører de af certifikatet omfattede punkter.

2. Hver medlemsstat udarbejder en skriftlig bedømmelse af de organisationer, der handler på flagstaters vegne. Denne skriftlige bedømmelse ajourføres hvert år og tilstilles de andre medlemsstater og Kommissionen.

1. Følgende procedure finder anvendelse for de af artikel 8 og 9 omfattede tiltag:

- (a) Kommissionens repræsentant forelægger det i artikel 7 nævnte udvalg et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes:
- (b) udvalget afgiver udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter om nødvendigt ved hjælp af afstemning;
- (c) udtalelse optages i mødeprotokollen; desuden har hver medlemsstat ret til at få sit synspunkt optaget i mødeprotokollen;
- (d) Kommissionen tager det videst mulige hensyn til den af udvalget afgivne udtalelse. Den meddeler udvalget, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

2. Ved udarbejdelsen af udkast til afgørelse om de anliggender, der omhandles i artikel 8, litra b), tager Kommissionen hensyn til de i artikel 10 og 11 omhandlede beretninger og oplysninger. Ved udarbejdelsen af disse udkast til foranstaltninger lægger Kommissionen særlig vægt på de skriftlige bedømmelser af organisationernes sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende arbejde. Også medlemsstaterne kan forelægge udvalget udkast til afgørelser om sådanne anliggender.

Artikel 13

1. Hver medlemsstat drager omsorg for, at et skib, der sejler under medlemsstatens flag, bygges og vedligeholdes i overensstemmelse med de krav til skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, der stilles af en anerkendt organisation.

2. De anerkendte organisationer rådfører sig med hinanden med jævne mellemrum med henblik på at sikre ækvivalens mellem deres tekniske standarder og anvendelsen af disse. De tilstiller med regelmæssige mellemrum Kommissionen beretninger om de grundlæggende udviklingstendenser i forbindelse med standarderne.

Artikel 14

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv inden 1. november 1994. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne giver straks Kommissionen meddelelse om alle nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen oplyser de andre medlemsstater herom.

Artikel 15

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

MINIMUMSKRAV TIL DE I ARTIKEL 3 OMHANDLEDE ORGANISATIONER

GENERELLE KRAV

1. Den anerkendte organisation skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af udvikling og bygning af handelsskibe.
2. Organisationen bør kunne opvise en klasset flåde bestående af mindst [1 000] søgående skibe (på over 100 BRT), der tilsammen udgør mindst [5] millioner BRT.
3. Organisationen skal beskæftige et teknisk personale, der står i et rimeligt forhold til antallet af klassede skibe. Som minimum vil det være nødvendigt med [100] fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører for at kunne opfylde kravene i stk. 1.2.
4. Organisationen bør have omfattende regler og forskrifter for udvikling, bygning og periodisk syn af handelsskibe, og disse regler og forskrifter skal være offentliggjort og skal løbende være ført ajour og forbedret i kraft af forsknings- og udviklingsprogrammer.
5. Organisationen bør hvert år offentliggøre sit register over klassede skibe.

SPECIFIKKE KRAV

- 1 Organisationen er etableret med:
 - (a) et betydeligt teknisk, ledelsesmæssigt, støttemæssigt og forskningsmæssigt personale.
 - (b) et verdensomspændende net af fast stationeret personale.
- 2 Organisationen følger visse etiske regler.
- 3 Organisationen ledes og administreres på en sådan måde, at de oplysninger, som en medlemsstats administration har brug for, behandles med fortrolighed.
- 4 Organisationen er indstillet på at give administrationen alle relevante oplysninger.
- 5 Organisationens ledelse har defineret og dokumenteret sin politik, sine mål og sin forpligtelse med hensyn til kvalitet, og den har sikret, at politikken er blevet forstået, gennemført og vedligeholdt på alle niveauer i organisationen.

- 6 Organisationen har udviklet, gennemført og vedligeholdt et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationale godkendte kvalitetsstandarder, som er i overensstemmelse med EN 45004 (inspektionsorganer) og med EN 29001, som fortolket i IACS' Quality System Certification Scheme Requirements krav til en ordning for certificering af kvalitetsstyringssystemer og som bl.a. sikrer:
- (a) at organisationens regler og forskrifter opstilles og vedligeholdes på en systematisk måde
 - (b) at organisationens regler og forskrifter følges
 - (c) at kravene til det lovfastede arbejde, som organisationen bemyndiges til at udføre, opfyldes
 - (d) at ansvar og beføjelser for og de indbyrdes relationer mellem de medarbejdere, der har indflydelse på kvaliteten af organisationens tjenesteydelser, er defineret og dokumenteret
 - (e) at alt arbejde udføres under kontrollerede forhold
 - (f) at der er etableret en kontrolordning, der sikrer overvågning af de handlinger og det arbejde, der udføres af skibsinspektører samt det tekniske og administrative personale, der er direkte ansat af organisationen
 - (g) at der anvendes en ordning for uddannelse af skibsinspektører og for en løbende ajourføring af deres kundskaber
 - (h) at der foretages registreringer, der viser, at de krævede standarder er opfyldt på de punkter, som de udførte tjenesteydelser omfatter, samt at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt
 - (i) at der findes et omfattende system af planlagte og dokumenterede interne kvalitetsaudit af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens afdelinger.
- 7 Organisationen skal udvise evne til
- (a) at udvikle og ajourføre et komplet og fyldestgørende sæt af egne regler og forskrifter vedrørende skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, som kvalitetsmæssigt er på højde med internationalt anerkendte standarder, og på grundlag af hvilke der kan udstedes certifikater for passagerskibe (med hensyn til skibets konstruktion og de vigtigste maskinsystemer om bord på skibet) og lastelinjecertifikater (med hensyn til skibets soliditet).

- (b) at udføre alle de inspektioner og syn, der i henhold til de internationale konventioner kræves til udstedelse af certifikater.
8. Organisationens kvalitetsstyringssystem skal certificeres af en uafhængig revisionsinstans, der er godkendt af administrationen i det land, hvor organisationen har sit hjemsted.
 9. Organisationen bør give repræsentanter for administrationen og andre berørte parter mulighed for at deltage i udarbejdelsen af dens regler og/eller forskrifter.
 10. Organisationen skal være villig til at samarbejde med havnestatskontrollen, når det drejer sig om et skib, som den har klasset, især med henblik på at lette afhjælpningen af rapporterede mangler eller andre afvigelser fra normerne.
 11. Organisationen skal give administrationen alle relevante oplysninger om ændringer af skibes klasse eller deres udelukkelse af klassen.

KOM(93) 218 endelig udg.

DOKUMENTER

DA**04 07**

Katalognummer : CB-CO-93-245-DA-C

ISBN 92-77-55851-2

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg