



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.07.1996  
KOM(96) 255 endelig udg.

96/0168 (SYN)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter  
for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover

(forelagt af Kommissionen)



## INDHOLD

### BEGRUNDELSE

INDLEDNING	2
DIREKTIVFORSLAGETS INDHOLD	7
BEGRUNDELSE AF FORSLAGET UD FRA NÆRHEDSPRINCIPPET	9
SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER	12
TILLÆG 1	17
TILLÆG 2	20

### RETSAKT

FORSLAG TIL RÅDSDIREKTIV	23
BILAG I	36
BILAG II	38
BILAG III	42
BILAG IV	45
AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG	57
FINANSIERINGSOVERSIGT	59
KONSEKVENSANALYSE	62

## BEGRUNDELSE

### INDLEDNING

1. Fiskeskibes sikkerhed har altid været noget, der har optaget Det Europæiske Fællesskab. I betragtning af at fiskeri er et af de mest ulykkesramte erhverv<sup>1)</sup>, er der både på verdensplan og EU-plan taget en række initiativer til at forbedre denne situation.

Beklageligvis kan der ikke gives noget fuldstændigt billede af de ulykker med fiskeskibe, der er sket inden for EU, idet medlemsstaterne ikke har ensartede statistikker. Tallene i tillæg 1 understreger imidlertid problemets omfang. Den høje ulykkesfrekvens har tiltrukket sig Kommissionens opmærksomhed og dels ført til et handlingsprogram for sikkerhed på arbejdspladsen, dels en fælles transportpolitik. De farer, fiskerne udsættes for, hænger ofte direkte sammen med de konstruktionsmæssige krav til skibet og dets sikkerhedsudstyr.

2. Initiativerne på EU-plan har hidtil især været koncentreret om forbedring af fiskernes arbejds- og levevilkår om bord på fiskeskibe.

Den 23. november 1993 vedtog Rådet direktiv 93/103/EF om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer<sup>2)</sup>. Direktivet tager sigte på, at der om bord på nye fiskeskibe med en længde på 15 meter og derover og eksisterende fiskeskibe med en længde på 18 meter og derover, som sejler under en medlemsstats flag, ikke skal være fare for arbejdstagernes sundhed og sikkerhed. Inden for rammerne af dette direktiv er der fastsat en række minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed for så vidt angår skibet og dets udstyr. Disse forskrifter er dog mindre detaljerede end dem, der allerede findes i internationale konventioner om sikkerhed til søs.

3. Den internationale situation er forholdsvis kompleks. Det første betydningsfulde skridt på området blev taget i 1970'erne, hvor man forsøgte at opnå enighed om en international konvention med sikkerhedsregler for fartøjer med en længde på 24 meter og derover.

---

1) I perioden 1982-1991 blev der til Lloyd's anmeldt ikke mindre end 1580 ulykker med tab af 1186 menneskeliv (hele verden og kun fartøjer på over 100 GT).

2) EFT nr. L 307 af 13.12.1993, s. 1. Dette direktiv er det 13. særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet.

I 1977 nåede 45 lande, herunder de 9 EF-medlemsstater med kystlinje, til enighed om sikkerhedsregler for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover og underskrev en international konvention om sikkerhed for fiskeskibe, betegnet Torremolinos-konventionen af 1977.

Konventionen består af over 200 siders detaljerede konstruktionsforskrifter for først og fremmest nye skibe, herunder type og art af udstyr inden for alle områder, der har betydning for skibets sikkerhed. Reglerne afspejler i store træk forskrifterne i den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), idet der tages skyldigt hensyn til de særlige forhold på fiskeskibe.

Syv af medlemsstaterne (B, D, E, F, IT, NL og UK) har ratificeret konventionen, men da det krævede mindste antal ratifikationer ikke er opnået, er konventionen af 1977 aldrig trådt i kraft.

Hovedårsagen til, at Torremolinos-konventionen af 1977 ikke blev ratificeret trods ihærdige anstrengelser fra EF's side<sup>1)2)</sup>, er, at de førende fiskerinationer ikke var villige til at anvende strenge sikkerhedsregler, kopieret fra SOLAS, for mindre fartøjer (70 GT), der hovedsagelig opererer i kystfarvande.

Set på verdensplan findes de største fiskerflåder i Japan, Rusland, Kina, Sydkorea, USA og Filippinerne, som tilsammen tegner sig for ca. halvdelen af verdens fiskerflåde. I dag er situationen stort set uændret (se tillæg 1). Derved får disse lande i realiteten lov til at bestemme, om konventionen nogen sinde kommer til at træde i kraft, således at alle nye initiativer på verdensplan også bliver sat i stå.

4. Torremolinos-konventionen af 1977 havde ydermere den svaghed, at dens anvendelsesområde var begrænset til skibe med en længde på 24 meter og derover. Sådanne fiskeskibe repræsenterer kun en brøkdel (ca. 3%) af den samlede flåde, så konventionens virkninger ville have været begrænsede alene ved det lille antal fartøjer, der blev berørt, selv om de store skibe naturligvis tegner sig for en større andel af fangsterne.

---

1) Rådet vedtog den 23. september 1980 en henstilling om ratificering af Torremolinos-konventionen, EFT L 259 af 2.10.1980, s. 29.

2) Kommissionen forelagde den 25. juni 1984 et forslag til rådsbeslutning vedrørende ratifikation af Torremolinos-konventionen og medlemsstaternes gennemførelse af bestemmelserne deri, indtil konventionens ikrafttrædelse på internationalt plan, EFT C 183 af 10.7.1984, s. 17. Delvis på grund af uenighed om foranstaltningens retsgrundlag (fiskeripolitik eller transportpolitik) og delvis på grund af, at der blev opdaget uoverensstemmelser mellem bestemmelserne i Torremolinos-konventionen og i den reviderede SOLAS-konvention af 1978, blev Kommissionens forslag aldrig færdiggjort på rådsniveau.

5. Siden underskrivelsen af Torremolinos-konventionen i 1977 er der foretaget mange ændringer af andre relevante internationale sikkerhedsinstrumenter, især SOLAS-konventionen, og disse ændringer skulle principielt også indføres i Torremolinos-konventionen. Derfor igangsatte IMO's maritime sikkerhedskomiteé i 1990 en revision af Torremolinos-konventionen. Den blev afsluttet med vedtagelsen af en protokol til konventionen af 1977 ved en ny konference, der blev afholdt i Torremolinos i dagene 22.3-2.4.1993.

Den nye konference gav også lejlighed til at ændre Torremolinos-konventionen af 1977 på en sådan måde, at den blev mere fordelagtig for de lande med de største fiskerflåder; dermed skulle forudsætningerne for, at konventionen eller i det mindste dens protokol kunne træde i kraft, være til stede. Midlet var at begrænse den obligatoriske anvendelse af hovedkapitlerne i den reviderede konvention til skibe på 45 meter og derover. For skibe med en længde på mellem 24 og 45 meter besluttes det regionalt, om sikkerhedsforskrifterne skal anvendes. Der er imidlertid ikke eksplicitte bestemmelser i protokollen, som sikrer, at de ensartede regionale krav kan bringes i anvendelse for fiskeskibe, der sejler under en stats flag, som ikke er bundet af de regionale krav og fisker i den pågældende region. Efter Kommissionens opfattelse er en sådan bestemmelse dog ikke absolut nødvendig, eftersom international ret tillader, at der som betingelse for udstedelse af fiskerilicens kan stilles krav om, at skibe, der sejler under et tredjeland's flag, skal overholde regionale konstruktionsregler, når de fisker i et område, der er omfattet af licensen, og at sådanne regler også kan kræves overholdt af tredjelandsskibe, der ønsker at lande deres fangst i en EF-havn.

I tillæg 2 er der et resumé af protokollen og de enkelte kapitler i bilaget til protokollen.

6. Revisionen af Torremolinos-konventionen af 1977 indvirkede både på vedtagelsen af det i punkt 2 nævnte sundheds- og sikkerhedsdirektiv og visse aspekter af EU's politik for sikkerhed til søs.

Kommissionen understregede i sit forslag til sundheds- og sikkerhedsdirektiv<sup>1)</sup>, at det ikke ville gribe ind i revisionen af Torremolinos-konventionen, forudsat at denne førte til mindst lige så høj grad af arbejdstagersikkerhed og -beskyttelse som Kommissionens forslag. Kommissionen forbeholdt sig retten til at træffe foranstaltninger til at sikre, at konventionen eller tilsvarende bestemmelser anvendes i så vid udstrækning som muligt i EU. Dette princip blev gentaget i Kommissionens

---

1) KOM(91) 466 endelig udgave - SYN 369 af 27.11.1991.

meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs<sup>1)</sup>, hvori Kommissionen umiddelbart konkluderede, at den internationale løsning, hvor de obligatoriske regler kun gælder for skibe med en længde på mindst 45 meter, ikke opfylder EU's behov. Kommissionen baserede sin konklusion på, at 85% af fiskeskibene i EU på over 100 GT har en længde på mellem 24 og 45 meter, så protokollen kun i ringe grad vil få virkninger for den europæiske fiskerflådes sikkerhedsniveau. Næste skridt bestod så i at finde frem til en løsning for EU - som så vidt muligt kunne udvides til at omfatte andre europæiske lande - med et højere sikkerhedsniveau. Kommissionen tilkendegav da, at dens forslag ville blive baseret på de internationalt vedtagne regler for skibe med en længde på mindst 45 meter, behørigt tilpasset til de lokale forhold i de områder, hvor skibene opererer. Kommissionen foreslog i første omgang at lovgive om fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover. Ifølge Eurostats tal havde 4% af EU's fiskeskibe i 1995 en længde på mindst 24 meter, men de gjorde 57,4% af den samlede tonnage. Indførelse af sikkerhedskrav for skibe med en længde på 24 meter og derover må derfor betragtes som et første skridt mod sikkerhedsregler, der omfatter en større andel af EU's fiskerflåde.

Hvad skibe med en længde på under 24 meter angår finder Kommissionen, at det er mere hensigtsmæssigt sammen med medlemsstaterne at undersøge, om der er behov for yderligere foranstaltninger end dem, der er i sundheds- og sikkerhedsdirektivet.

7. Med henblik på anvendelse af subsidiaritetsprincippet fandt både Kommissionen og Rådet - lige før den diplomatkonference, der i 1993 var indkaldt til med henblik på revision af Torremolinos-konventionen af 1977 - at både medlemsstaterne og EU skulle kunne tiltræde den kommende protokol. På denne måde kunne det sikres, at EU's mål i forbindelse med det indre marked og fiskeri ikke ville blive tilgodeset ved indførelse af forskellige konstruktionsmæssige krav, som ellers kunne blive en kilde til konkurrenceforvridning. I virkeligheden ville EU's tiltrædelse sikre, at konventionen bringes i anvendelse over hele EU på samme tid, således at reglerne anvendes ensartet og samtidig i EU, at reglerne til gennemførelses af konventionen bliver udformet i overensstemmelse med EU's politik på relevante områder, og at reglerne bliver gældende i alle medlemsstaterne for de berørte fiskeskibe, der opererer i EU-farvande. Med henblik herpå sendte Kommissionen Rådet en henstilling til Rådets afgørelse om forhandlingsdirektiver for Kommissionen. Dette afslog Rådet. Imidlertid forsøgte medlemsstaterne og Kommissionen under Torremolinos-konferencen at fastholde et ensartet højt sikkerhedsniveau, at bevare retten til at vedtage passende regler for skibe med en længde på mellem 24 og 45 meter på EU-plan og at bibeholde EU's mulighed for at blive kontraherende part i protokollen.

---

<sup>1)</sup> KOM(93) 66 endelig udgave af 24.2.1993.

8. På Torremolinos-konferencen opnåedes kun ét af de tre mål.

Artikel 3, stk. 5, i protokollen tillader etablering af regionale arrangementer til sikring af ensartede sikkerhedsbestemmelser for alle fiskeskibe, der opererer i europæiske farvande.

Kommissionen kunne derfor ved konferencens afslutning bekendtgøre, at EU sammen med de europæiske stater inden for EØS agter at etablere det videst mulige regionale arrangement for skibe med en længde på mellem 24 og 45 meter. Det skal i størst mulig udstrækning baseres på de bestemmelser i protokollen, der gælder for skibe med en længde på 45 meter og derover.

Flere lande modsatte sig kraftigt, at EU skulle kunne blive kontraherende part i protokollen. I denne situation erklærede EU, at medlemsstaterne forbeholdt sig retten til på en senere IMO-forsamling at forelægge et forslag, som tillader EU at blive kontraherende part i Torremolinos-protokollen. Da behovet for og fordelene ved at blive kontraherende part i Torremolinos-protokollen også gør sig gældende for andre konventioner om maritim sikkerhed, f.eks. SOLAS-konventionen og STCW-konventionen, ønsker Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt at genoptage debatten herom. Kommissionen meddelte den i juni 1994 medlemsstaterne, at den ikke har nogen indvendinger imod, at medlemsstaterne underskriver eller ratificerer Torremolinos-protokollen, idet den dog forbeholdt sig retten til at udøve sin kompetence, når og hvor det er formålstjenligt. Kommissionen meddelte endvidere, at den foretrækker at koncentrere sin indsats om at opbygge et ensartet europæisk sikkerhedssystem ved hjælp af et passende EU-retsmiddel, som gælder for alle fiskeskibe, der opererer i europæiske farvande, efter de retningslinjer, den gav udtryk for på Torremolinos-konferencen.

I spørgsmålet om, om regionale aftaler kan håndhæves over for fartøjer, der ikke er part i sådanne aftaler, lykkedes det ikke at nå frem til en klar fortolkning inden for IMO. Når det er tilfældet, står det medlemsstaterne og EU frit for at anvende deres fortolkning af den juridiske situation, som giver mulighed for at anvende ensartede regler for alle fiskeskibe, der opererer inden for samme område.

9. Under forberedelserne på at skabe et hensigtsmæssigt retligt instrument, som opfylder behovet for en sikkerhedsregler, der gælder for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, herunder skibe, der sejler under et tredjeland's flag, har Kommissionen hørt de berørte erhverv (redere, værfter, klassifikationselskaber og fiskere) og medlemsstaternes regeringsekspertes. Da initiativet desuden har en EØS-dimension, blev eksperter fra Island og Norge inddraget i høringerne. Resultatet er blevet vedlagte forslag til rådsdirektiv om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover.



## DIREKTIVFORSLAGETS INDHOLD

10. Torremolinos-protokollen, særlig artikel 3, stk. 5, tilskynder parterne til at fastsætte ensartede krav til fiskeskibe, hvis længde er mindst 24 meter men mindre end den længde, der er bestemmende for gyldigheden af visse af kapitlerne i bilaget til protokollen. Det må tilstræbes, at de regionale sikkerhedsregler skal gælde for alle fiskeskibe med en længde på mindst 24 meter, som opererer i EU's fiskerizoner, så ikke kun fiskeskibe, der sejler under medlemsstaternes flag, falder inden for direktivets anvendelsesområde, men også skibe fra tredjelande, der opererer i farvande inden for en medlemsstats basislinje eller i en medlemsstats territorialfarvande eller lander deres fangst i en EU-havn. For de fiskeskibe, som opererer i EU's fiskerizoner men uden for en medlemsstats territorialfarvande og farvande inden for basislinjen, og som ikke lander deres fangst i en EU-havn, vil det gennem aftaler med de pågældende tredjelande blive søgt opnået, at de opfylder EU-reglerne.

Kravene i direktivet er i videst muligt omfang baseret på Torremolinos-protokollen af 1993, idet der i det fornødne omfang er taget hensyn til regionale og lokale forhold.

Eftersom medlemsstaterne samt Norge og Island ved deres ratifikation eller tiltrædelse af protokollen ikke kan sikre dens ikrafttræden alene, foreslår Kommissionen, at alle fiskeskibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, senest fra 1. januar 1998 anvender reglerne i protokollen af 1993. Da rådsdirektivet får betydning for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), foreslås det, at direktivet indarbejdes i EØS-aftalen. Hvad EØS/EFTA angår, vil denne rådsafgørelse være særlig relevant for Norge og Island.

Da protokollen hverken indeholder regler om væsentlige redningsmidler eller certificering af fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, betragter Kommissionen dette direktiv som et første skridt, som skal følges op med krav om, at eksisterende fiskeskibe skal opfylde acceptable sikkerhedskrav, så vidt muligt svarende til de krav, der foreslås for nye skibe. Kommissionen agter at forelægge forslag herom inden 1. januar 1998. Kommissionen vil ligeledes på baggrund af gennemførelsen af rådsdirektiv 93/103/EF undersøge, om det er hensigtsmæssigt at udarbejde sikkerhedsregler for nye fiskeskibe med en længde på under 24 meter.

Hvad angår konstruktion og vedligehold af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg foreslås det, at der skal følges den standard, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation, eller en tilsvarende standard. Derved sikres overensstemmelse med tilsvarende foranstaltninger for andre typer skibe, som er vedtaget i direktivet om fælles regler

og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, af 22. november 1994<sup>1)</sup>.

Alt udstyr om bord på skibe, som er opregnet i bilag A.1 til Rådets direktiv om udstyr om bord på skibe<sup>2)</sup> og opfylder nævnte direktivs bestemmelser, anses at være i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende direktiv, uanset om det kræves, at udstyret skal godkendes og prøves med tilfredsstillende resultat af flagstatens administration.

Der er i det fornødne omfang sørget for, at sikkerhedsbestemmelserne i direktivet ikke griber forstyrrende ind i anvendelsen af andre traktatbestemmelser eller EU-lovgivning, f.eks. fiskeripolitikken og fri overførsel af skibe inden for EU. Kommissionen henviser til rådsforordning (EØF) nr. 613/91<sup>3)</sup> for så vidt angår ophævelse af tekniske hindringer for overførsel af skibe mellem medlemsstaternes nationale registre med det formål, at overførsel af skibe inden for Fællesskabet bliver lettere, og ejerne af skibene undgår omkostninger og administrative procedurer i forbindelse med ændring af register inden for Fællesskabet. Eftersom forordningen kun omfatter lastskibe, der opfylder SOLAS, agter Kommissionen at fremsætte forslag om ændring af forordningen, så fiskeskibe, der er omfattet af dette direktiv, kommer med ind under forordningens anvendelsesområde.

---

1)  
EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20.

2)  
Forslag til rådsdirektiv; ventes vedtaget i Rådet i 1996.

3)  
Rådets forordning (EØF) nr. 613/91 om overførsel af skibe fra et register til et andet inden for Fællesskabet, EFT nr. L 68 af 13.3.1991.

## BEGRUNDELSE AF FORSLAGET UD FRA NÆRHEDSPRINCIPPET

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

EF's forpligtelser er i denne forbindelse at forbedre sikkerheden inden for søfart, jf. traktatens artikel 84, stk. 2, i forening med artikel 75, stk. 1, litra c. Foranstaltningens formål er at indføre et sæt harmoniserede sikkerhedsstandarder for fiskeskibe, der sejler under en medlemsstats flag, og for fiskeskibe fra tredjelande, der opererer i medlemsstaternes territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander deres fangst i en medlemsstats havn.

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

Den påtænkte handling hører ikke under EF's enekompetence.

Kompetencen deles med medlemsstaterne. EF har kompetence til at fastlægge nogle rammebestemmelser, der kan lægge et ensartet sikkerhedsniveau for alle fiskeskibe, der opererer inden for samme område. Medlemsstaternes kompetence er at vedtage national lovgivning, der sikrer reel gennemførelse af direktivet.

13. c. *Hvad er problemets EF-dimension?*

Alle medlemsstaterne berøres som flagstater. Derudover er de omfattet af den fælles fiskeripolitik. Fælles sikkerhedskrav vil sikre konkurrence på lige fod i EF's farvande, uden at det går ud over sikkerhedsniveauet.

14. d. *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

Den mest effektive løsning er, at de fælles sikkerhedskrav, så vidt det overhovedet er muligt, fastsættes på grundlag af regler, der er accepteret på et højere internationalt niveau, mens det overlades til medlemsstaterne, i deres egenskab af flagstat og havnestat, at sikre og overvåge overholdelsen af disse krav.

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

EF har betydelig interesse i, at der fastlægges harmoniserede sikkerhedsstandarder for fiskeskibe, således at fiskerne bliver bedre beskyttet. Statistikken viser, at der alt for ofte betales en høj pris i form af ulykker med tab af menneskeliv. Det er erkendt på internationalt plan og har fået Den Internationale Søfartsorganisation IMO til at udarbejde internationale sikkerhedskrav i Torremolinos-konventionen og Torremolinos-protokollen. I sidstnævnte henstilles det - i betragtning af, at der er mange farer forbundet med havfiskeri - indtrængende til de kontraherende parter, at de snarest muligt udarbejder ensartede regionale standarder uden af afvente protokollens ikrafttræden. Manglende aktivitet fra EF's side, hvad angår sikkerhedsbestemmelserne for fiskeskibe, der ikke er omfattet af internationale sikkerhedskrav, vil betyde opretholdelse af det nuværende utilfredsstillende ikke-harmoniserede sikkerhedsniveau, som er en følge af, at de enkelte medlemsstater hver har deres nationale lovgivning med forskellige krav til fiskeskibe, der opererer i EF-farvande og er omfattet af de fælles fiskeripolitik. Endvidere er fælles regler for skibenes sikkerhed altafgørende for, at der kan blive lige konkurrence mellem de forskellige redere.

16. f. *Hvilke handlingsmuligheder har EF?*

Uanset at der findes en international konvention, har medlemsstaterne hver for sig truffet ensidige foranstaltninger, hvorved sikkerhedsniveauet er blevet forskelligt i de nationale regler for de nationale flåder, der opererer i farvande, der er omfattet af den fælles fiskeripolitik.

Da det ikke er lykkedes EF at blive kontraherende part i Torremolinos-protokollen, er det ikke sikkert, at alle medlemsstaterne vil ratificere denne protokol, og der er desuden ingen garanti for, at protokollen nogen sinde træder i kraft. Selv om det skulle blive tilfældet, vil skibe med en længde på over 24 meter men under 45 meter ikke være omfattet af Torremolinos-protokollen. Den eneste måde, hvorpå man kan opnå harmoniserede sikkerhedsregler for alle fiskeskibe med en længde på over 24 m, som opererer i EF's farvande, er derfor en bindende foranstaltning, dvs. et direktiv, så man undgår afvigende nationale bestemmelser.

Derfor må Rådet vedtage et direktiv, der sikrer gennemførelse af internationalt vedtagne standarder, idet dog muligheden holdes åben for hensigtsmæssige harmoniserede fravigelser eller supplerende krav i nærmere bestemte situationer. På denne måde bliver der indført ensartede harmoniserede sikkerhedskrav for alle fiskeskibe, der opererer i EF-farvande, og man undgår forvidning af konkurrencen mellem de forskellige medlemsstaters og tredjelandes flåder.

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

Under overholdelse af proportionalitetsprincippet vil et direktiv være tilstrækkeligt, da et sådant vil fastsætte fælles krav på EF-niveau, hvorved der opnås samme sikkerhedsniveau på alle fiskeskibe, der sejler under en medlemsstats eller et tredjelandts flag og opererer i farvande inden for en medlemsstats basislinie eller i en medlemsstats territorialfarvande under europæisk jurisdiktion eller lander deres fangst i en medlemsstats havn. Derimod overlades den praktiske og tekniske gennemførelse til medlemsstaterne. På denne måde giver direktivet hver enkelt medlemsstat kompetence til at vælge den gennemførelsesmåde, der bedst passer ind i dens interne system.

## SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER

### **Artikel 1**

I denne artikel defineres direktivets formål, som er at forbedre sikkerheden på fiskeskibe ved, at der indføres harmoniserede sikkerhedsregler for nye og eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, uden at bestemmelserne i Rådets direktiv 93/103/EF af 23. november 1993 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer<sup>1)</sup> indskrænkes.

Direktivet omfatter fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, såvel nye som eksisterende, for så vidt som sidstnævnte er omfattet af bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993, som sejler under en medlemsstats flag, opererer i en medlemsstats territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander deres fangst i en medlemsstats havn.

### **Artikel 2**

I denne artikel defineres de vigtigste udtryk i direktivet. Definitionerne er så vidt muligt i overensstemmelse med definitionerne i internationale konventioner, først og fremmest Torremolinos-konventionen af 1977 og Torremolinos-protokollen af 1993.

### **Artikel 3**

I denne artikel fastsættes de generelle sikkerhedsforanstaltninger, som medlemsstaterne skal anvende i deres egenskab af flagstat for fiskeskibe og værtsstat for fiskeskibe, der sejler under et tredjelandes flag og opererer i en medlemsstats territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander deres fangst i en medlemsstats havn.

I stk. 1 kræves, at medlemsstaterne sørger for, at forskrifterne i bilaget til Torremolinos-protokollen anvendes på fiskeskibe, der sejler under deres flag, senest fra 1. januar 1998, medmindre andet er anført i bilag I.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med princippet i artikel 3, stk. 4, i Torremolinos-protokollen af 1993, hvilke krav medlemsstaterne skal anvende på nye fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover men under den nedre grænse på 45 meter i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 for anvendelse af kravene i kapitel IV, V, VII og IX.

---

<sup>1)</sup>

EFT nr. L 307 af 13.12.1993, s. 1.

Det kræves, at sådanne fiskeskibe, som sejler under en medlemsstats flag, skal opfylde kravene i kapitel IV, V, VII og IX i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 inden 1. januar 1998, medmindre andet er fastsat i bilag II .

Stk. 3 omhandler de specifikke krav, der skal anvendes for fiskeskibe, der opererer i bestemte områder, hvor det på grund af de geografiske, især klimatiske, forhold er berettiget at erstatte de generelle sikkerhedskrav med specifikke krav. De områder og specifikke forhold, der er tale om, er fastlagt i bilag III.

I stk. 4 fastsættes, hvilke foranstaltninger medlemsstaterne i deres egenskab af værtsstat skal træffe over for fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag. Som en betingelse for, at sådanne skibe kan operere i medlemsstatens farvande og lande fangsten i dens havne, kræves, at deres flagstats administration har attesteret, at de opfylder kravene i artikel 3 og 7.

Endelig indeholder stk. 5 bestemmelser om automatisk anerkendelse af udstyr, som er opregnet i bilag A.1 til Rådets direktiv om udstyr om bord på skibe og opfylder samme direktivs bestemmelser.

#### **Artikel 4**

De geografiske, især de klimatiske, forhold i medlemsstaternes fiskerifarvande kan være vidt forskellige. Hensigten med denne artikel er at dække de tilfælde, hvor der som følge af de lokale forhold er behov for supplerende sikkerhedsforanstaltninger til forbedring af sikkerheden i området. Tilsvarende gælder det for visse typer fiskeskibes specifikationer, f.eks. hvilket materiale de er bygget af, at der kræves særlige foranstaltninger. Medlemsstater, der ønsker at træffe sådanne foranstaltninger, skal underrette Kommissionen herom. Kommissionen, der bistås af det rådgivende udvalg, tager stilling til vedtagelsen af sådanne forslag efter fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2. Alle vedtagne foranstaltninger tilføjes til bilag III.

#### **Artikel 5**

I denne artikel fastsættes spillereglerne for de medlemsstater, der ønsker at anvende bestemmelserne i kapitel 1, regel 3, stk. 3, i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 til at undtage fiskeskibe, der kun opererer nær medlemsstatens kyst, fra nogle af kravene i bilaget til Torremolinos-protokollen.

En medlemsstat, som ønsker at anvende ovennævnte bestemmelser, skal først underrette Kommissionen herom. Kommissionen, der bistås af det rådgivende udvalg, kan efter proceduren i artikel 11 kræve, at medlemsstaten ændrer eller tilbagetrækker de påtænkte foranstaltninger om undtagelse.

For at undgå misbrug af ovennævnte bestemmelser om indrømmelse af undtagelser, skal det i den nationale lovgivning altid være nøje specificeret, under hvilke vilkår disse foranstaltninger kan anvendes, og de skal anvendes uden forskelsbehandling med hensyn til skibets flagstat og rederiets nationalitet og forretningssted. Foranstaltningerne har kun gyldighed, så længe skibet opererer inden for de specificerede vilkår.

## **Artikel 6**

Det gives her mulighed for, at medlemsstaterne kan vedtage bestemmelser, der tillader ækvivalens, i lighed med ækvivalensbestemmelserne i kapitel 1, regel 4, stk. 1, i bilaget til Torremolinos-protokollen. En medlemsstat, der benytter denne bestemmelse, skal benytte samme udvalgsprocedure som ved indrømmelse af undtagelser.

## **Artikel 7**

For at sikre, at skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg er i bedst mulig stand, skal disse elementers konstruktion og vedligeholdelse obligatorisk synes, så man er sikker på, at de opfylder de krav, der stilles for klassifikation efter en "anerkendt organisations" regler.

De såkaldte "anerkendte organisationer" er nøje defineret i rådsdirektiv 94/57/EF<sup>1)</sup> som værende effektive pålidelige professionelle organisationer, der kan føre forsvarlig kontrol med, at sikkerheds- og miljøbeskyttelsesstandarder for de skibe, den klassificerer, er opfyldt.

---

<sup>1)</sup>

EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20, om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.



## **Artikel 8**

Behørigt overensstemmelsescertifikater godtgør, at fiskeskibene har været underkastet omhyggelig inspektion og er i overensstemmelse med direktivets krav. Overensstemmelsescertifikater udstedes enten af flagstatens administration eller en anerkendt organisation, som myndigheden har autoriseret til at foretage syn til kontrol af, at skibet er i forsvarlig stand.

I bilag IV er det vist, hvordan overensstemmelsescertifikatet skal udformes. Alle fiskeskibe, der er omfattet af direktivet, skal være forsynet med et sådant certifikat som bevis for, at skibet opfylder kravene i direktivet.

Overensstemmelsescertifikater skal fornyes efter bestemmelserne i kapitel 1, regel 11, i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993, efter at et fornyelsessyn efter bestemmelserne i kapitel 1, regel 6, i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 er foretaget med tilfredsstillende resultat.

## **Artikel 9**

Stk. 1 giver medlemsstaterne mulighed for i deres egenskab af havnestat at foretage inspektion af fiskeskibe, der opererer i deres territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander deres fangst i deres havne, i henhold til bestemmelserne i artikel 4 i Torremolinos-protokollen for at kontrollere, at der er overensstemmelse mellem skibets faktiske tilstand og dets overensstemmelsescertifikat udstedt i henhold til dette direktiv.

I stk. 2 sættes der begrænsninger for, hvilke rettigheder en medlemsstat har som havnestat over for fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag og ikke opererer i medlemsstatens territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen og ikke lander deres fangst i medlemsstatens havne. For sådanne skibe finder bestemmelserne i artikel 3, stk. 2 og 3, ikke anvendelse, og heller ikke bestemmelserne i Torremolinos-protokollen, så længe den ikke er trådt i kraft.

## **Artikel 10**

Denne artikel giver Kommissionen mulighed for at benytte fremgangsmåden i artikel 11 til at ændre direktivet i form af vedtagelse og indførelse af bestemmelser om harmoniseret fortolkning af reglerne i bilaget til Torremolinos-protokollen, om obligatorisk anvendelse af rekommandationerne fra Torremolinos-konferencen og om gennemførelse af de IMO-resolutioner og -cirkulærer, der er relevante for en konsekvent implementering af Torremolinos-protokollens bestemmelser. Kommissionen har også mulighed for at ændre

direktivet bilag som følge af den forventede udvikling i sikkerhedsbestemmelserne på internationalt plan.

Uden at der derved gribes ind i procedurerne for ændring af Torremolinos-protokollen, bliver efterfølgende ændringer af denne protokol, som allerede måtte være trådt i kraft, gennemført i nærværende direktiv efter fremgangsmåden i artikel 11.

### **Artikel 11**

Denne artikel omhandler det rådgivende udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i rådsdirektiv 93/75/EF<sup>1)</sup>, og desuden beskrives den fremgangsmåde, der skal anvendes, når der i direktivet henvises til en udvalgsprocedure. Der er tale om type I-procedurerne i artikel 2 i Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987<sup>2)</sup>.

### **Artikel 12**

I denne artikel anføres, hvilken fremgangsmåde Kommissionen skal anvende til at underrette IMO om vedtagelsen af direktivet, jf. bestemmelserne i artikel 3, stk. 5, i Torremolinos-protokollen af 1993.

### **Artikel 13**

Artikel 13 omhandler, hvordan medlemsstaterne skal gennemføre direktivet.

### **Artikel 14**

Ingen bemærkninger.

### **Artikel 15**

Ingen bemærkninger.

---

1) EFT nr. 247 af 5.10.1993, s. 19, om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods.

2) EFT nr. L 197 af 18.7.1987, 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.

## TILLÆG 1

### STATISTISKE OPLYSNINGER

#### 1. OVERSIGT OVER FISKERFLÅDEN I EU'S MEDLEMSSTATER - ANTAL FARTØJER (pr. 1 januar 1996)

	$0 \leq L < 12$	$12 \leq L < 24m$	$24 \leq L < 30m$	$30 \leq L < 36m$	$36 \leq L < 45m$	$L \geq 45m$	i alt
B	1	79	37	36	1	0	154
D	1943	391	38	16	2	16	2406
DK	3755	973	60	88	55	13	4944
E	14515	2981	514	270	87	135	18502
FIN	3502	264	25	6	0	0	3797
F	4837	1465	151	48	16	69	6586
UK	8034	1436	262	119	90	27	9968
GR	19043	1178	156	19	14	14	20424
IRL	892	388	39	27	9	8	1363
I	10422	5148	624	125	24	23	16366
NL	213	360	96	102	203	32	1006
P	11461	878	156	48	13	39	12595
S	2075	340	52	51	18	1	2537
EU	80693	15881	2210	955	532	377	100648

#### 2. OVERSIGT OVER FISKERFLÅDEN I EU'S MEDLEMSSTATER - TONNAGE (pr. 1 januar 1996)

	$0 \leq L < 12m$	$12 \leq L < 24m$	$24 \leq L < 30m$	$30 \leq L < 36m$	$36 \leq L < 45m$	$L \geq 45m$	i alt
B	27	4948	6449	11297	372	0	23093
D	4803	18397	7970	4340	515	42228	78253
DK	12524	28211	8164	18800	20275	9397	97371
E	38365	214607	96752	83918	44842	182627	661111
FIN	9304	8969	2936	1287	0	0	22496
F	24376	63573	15548	10557	4541	62240	180835
UK	30997	83110	42177	25602	28087	29170	239143
GR	46588	39304	15513	5920	5051	9394	121770
IRL	5464	24573	5445	7032	2797	13343	58654
I	28950	124537	61594	22807	6392	16601	260881
NL	871	15541	8783	18781	71654	64779	180409
P	15115	31077	22587	11987	4560	46146	131472
S	4777	16442	6998	11395	7304	452	47368
EU	222161	673289	300916	233723	196390	476377	2102856

### 3. ANTAL FISKESKIBE MED EN LÆNGDE PÅ 24 METER OG DEROVER REGISTRERET AF IMO<sup>1)</sup>

STAT	ANTAL FARTØJER	% AF VERDENS SAMLEDE FLÅDE
Belgien	101	
Danmark	486	
Finland	31	
Frankrig	419	
Tyskland	156	
Grækenland	123	
Island	356	
Irland	78	
Italien	237	
Nederlandene	257	
Norge	546	
Portugal	246	
Spanien	1.656	
Sverige	92	
Det Forenede Kongerige	386	
<hr/>		
EØS i alt	5.170	18,32
<hr/>		
...		
...		
Argentina	364	
Canada	418	
Chile	231	
Kina	4.384	15,53
Ecuador	330	
Hongkong	1.355	
Indonesien	125	
Japan	5.156	18,27
Marocco	148	
Panama	352	
Peru	403	
Filippinerne	895	
Sydkorea	2.337	8,28
Den Russiske Føderation	2.253	7,98
Sydafrika	154	
Thailand	667	
USA	1.152	4,08
Venezuela	128	
...		
...		
<hr/>		
Verden i alt	28.215	100,00
<hr/>		

1)

Uddrag af dokument SFV-P/CONF 24 af 23. marts 1993, som blev fremlagt på den seneste Torremolinos-konference. Det indeholder oplysninger om EU-medlemsstaternes flåde og de lande, hvis flåde er større end 100 fartøjer.

#### 4. ANALYSE AF ULYKKESSTATISTIKKER FOR FISKESKIBE MED EN LÆNGDE PÅ 24 METER OG DEROVER

Oplysningerne<sup>1)</sup> er baseret på tal for 1992 opgivet af Chile, Frankrig, Tyskland, Island, Nederlandene, Norge, Spanien, Sverige, Det Forenede Kongerige, Vanuatu og Hongkong.

Antal anmeldte fartøjer i alt	6.440
Antal forlis	33
Antal anmeldte fiskere	78.813
Antal menneskeliv gået tabt	40

#### 5. OPLYSNINGER OM TOTALFORLIS BLANDT EØS-FISKESKIBE PÅ 100 GT OG DEROVER I 1994<sup>2)</sup>

<u>Flag</u>	<u>Skibets navn</u>	<u>Tonnage</u>	<u>Byggeår</u>
Det Forenede Kongerige	Heather Bloom	162	1992
	Accord	474	1976
	Adonis	220	1985
	Larissa	361	1975
Spanien	Jugamar	638	1987
	Peix del mar diez	268	1988
	Botalon	443	1975
	Idalsan	299	1975
Danmark	Allesø	570	1984
	Ingun	118	1977
Norge	Lofottral III	1196	1990

---

1) Uddrag af oplysninger fra IMO's sekretariat for underudvalget for flagstatsimplementering (dok. FSI 3/5/2).

2) Uddrag af Lloyd's Register World Casualty Statistics 1994

## TILLÆG 2

### Protokol om fiskeskibes sikkerhed vedtaget i Torremolinos

Den protokol om fiskeskibe, der blev vedtaget i Torremolinos i Spanien den 2. april 1993, er i virkeligheden en ny international traktat om fiskeskibes sikkerhed.

Protokollen var påkrævet, fordi den oprindelige traktat (Torremolinos-konventionen af 1977) aldrig er trådt i kraft og i mellemtiden er forældet. Protokollen ajourfører den oprindelige konvention med udgangspunkt i de seneste års teknologiske udvikling og behovet for en pragmatisk holdning til en hurtig ratificering af et instrument, som udgør en velegnet retlig ramme for regulering af sikkerheden for fiskeskibe og dem, der er om bord på dem.

Protokollen, som er en genoptagelse og ændring af den oprindelige konvention, gælder ligeledes for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, herunder skibe, der forarbejder deres egen fangst. Hensigten med protokollen er at fjerne bestemmelser i den oprindelige konvention, som har skabt problemer for nogle stater, og dermed at åbne mulighed for, at den hurtigst muligt kan træde i kraft. Protokollen skal ligeledes tage hensyn til den udvikling, der siden vedtagelsen af konventionen i 1977 er sket inden for fiskeri og fiskeskibsteknologi, og som har betydning for fiskeskibenes og fiskernes sikkerhed. Tendensen til i højere grad at drive dybhavsfiskeri og at fiske i fjernere beliggende farvande kræver sikrere og mere bekvemme leve- og arbejdsforhold for fiskerne. Det har tvunget fiskerierhvervet til at konstruere og bygge en ny generation af moderne og mere komplekse fiskeskibe. Sådanne skibe er nødt til at have avanceret fiskesøgnings- og navigationsudstyr for at kunne fiske effektivt.

Den generelle tendens ved konstruktion af moderne fiskeskibe må omfatte bedre maskineri og fiskeredskaber, bedre sikkerhedsforanstaltninger som helhed og bedre arbejdsforhold for fiskerne, hvis de skal være økonomisk rentable. Blandt sikkerhedsbestemmelserne i protokollen er automatisk kontrolleret maskinrum, bedre redningsmidler, redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler, satellitkommunikationssystemer og andre komponenter til det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS).

Artiklerne i protokollen omfatter reviderede bestemmelser om ikrafttræden og nye procedurer for ændring. Protokollen træder i kraft et år efter, at den er ratificeret af 15 stater med en flåde på tilsammen mindst 14000 skibe, hvilket er ca. 50% af verdens samlede flåde af fiskeskibe med længde på 24 meter og derover.

Der er betydningsfuld nyskabelse i artikel 3, stk. 5, som åbner mulighed for etablering af regionale harmoniserede krav til skibe med en længde på 24 og derover men under den nedre grænse for anvendelse af kapitel IV, V, VII og IX (som er 45 meter).

De tekniske forskrifter er opdelt på 10 kapitler som følger:

#### Kapitel I - Almindelige bestemmelser

Her er bestemmelser om anvendelsesområde, undtagelser, syn og certifikater svarende til andre tekniske søfartskonventioner, der er ændret for nylig.

#### Kapitel II - Konstruktion, vandtæthed og udstyr

Her er der i store træk tale om ajourføring af de relevante krav i lastelinje-konventionen af 1966 med senere ændringer, som gælder for lastskibe.

#### Kapitel III - Stabilitet og sødygtighed

Stabilitetskravene i Torremolinos-konventionen af 1977 er stort set videreført, men teksten er formuleret bedre og ændret med hensyn til lastekonditioner.

#### Kapitel IV - Maskineri og elektriske installationer samt periodisk ubemandede maskinrum

Forskrifterne i dette kapitel gælder for nye skibe med en længde på 45 meter og derover, og de følger samme princip som kravene til maskineri og elektriske installationer i passager- og lastskibe i andre IMO-instrumenter.

#### Kapitel V - Brandsikring, opdagelse af brand og brandslukning

Kapitlet falder i to dele. Afsnit A gælder for nye fiskeskibe med en længde på 60 meter og derover, og dens forskrifter ligner IMO's brandsikringsforskrifter for lastskibe. For mindre fiskeskibe, dvs. dem med en længde på over 45 meter men under 60 meter, gælder de mindre strenge krav i afsnit B.

#### Kapitel VI - Beskyttelsesforanstaltninger for besætningen

Kapitlet tilvejebringer sikre arbejdsforhold om bord.

## Kapitel VII - Redningsmidler og -arrangementer

Kapitlet indeholder forskrifter for redningsmidler og -arrangementer, der ligner forskrifterne i Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen (SOLAS-konventionen) af 1974 med senere ændringer, og falder i tre dele. Afsnit A omhandler generelle forhold for skibe med en længde på 45 m og derover. Nogle af reglerne gælder for såvel nye som eksisterende skibe af denne længde. Afsnit B omhandler krav til de enkelte skibe, afhængigt af deres længde, bl.a. med hensyn til overlevelseshjælpemidler og mand over bord-både. Afsnit C indeholder krav til redningsmidler, herunder konstruktion, udrustning m.v. af redningsbåde, redningsflåder og mand over bord-både. Også redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler er omfattet.

## Kapitel VIII - Procedurer for nødsituationer, mønstring og øvelser

Kapitlet omhandler procedurer for evakuering, periodisk mønstring og brandøvelser samt uddannelse med henblik på nødsituationer.

## Kapitel IX - Radiokommunikation

Kapitlet følger nøje bestemmelserne om radiokommunikation i det ændrede kapitel IV i SOLAS-konventionen af 1974 og protokollen hertil af 1988 om det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS). Det gælder for både nye og eksisterende skibe med en længde på 45 m og derover. For eksisterende skibe kan anvendelsen af forskrifterne dog udskydes til 1. februar 1999 eller den dato, hvor protokollen træder i kraft, hvis denne falder senere.

## Kapitel X - Navigationsudstyr

Kravene i dette kapitel svarer til kravene i kapitel V i SOLAS-konventionen af 1974 eller krav, som forventes indført i form af ændringer hertil. Kapitel V er det eneste i denne konvention, som gælder for samtlige skibe, dvs. både nye og eksisterende skibe, herunder fiskeskibe, ved enhver sejlads.



FORSLAG TIL RÅDSDIREKTIV OM ETABLERING AF HARMONISEREDE  
SIKKERHEDSFORSKRIFTER FOR FISKESKIBE MED EN LÆNGDE PÅ 24 METER  
OG DEROVER

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1)</sup>,

i samarbejde med Europa-Parlamentet<sup>2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3)</sup>,

i overensstemmelse med fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C<sup>4)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabets foranstaltninger inden for søtransport bør tage sigte på forbedring af sikkerheden;

den 2. april 1993 blev Torremolinos-protokollen af 1993 om fiskeskibes sikkerhed vedtaget;

hvis denne protokol håndhæves på EU-niveau for fiskeskibe, der sejler under en medlemsstats flag, opererer i en medlemsstats farvande inden for basislinjen eller territorialfarvande eller lander deres fangst i en medlemsstats havn, vil sådanne skibes sikkerhed blive forbedret, da ingen national lovgivning endnu lever op til sikkerhedsniveauet i protokollen; et ensartet sikkerhedsniveau vil tilnærme de forskelligartede og afvigende nationale sikkerhedskrav til hinanden og sikre, at der bliver lige konkurrence for alle fiskeskibe, der opererer inden for samme område, uden at der slækkes på sikkerheden; et indgreb fra EU's side er påkrævet;

---

1)  
EFT nr.

2)  
EFT nr.

3)  
EFT nr.

4)

flere vigtige kapitler i protokollen gælder kun for fiskeskibe med en længde på 45 meter og derover; at begrænse protokollens anvendelse i EU til sådanne skibe vil skabe et sikkerhedsmæssigt tomrum mellem disse skibe og skibe med en længde på 24 meter og derover men under 45 meter og forvride konkurrencen til skade for fiskeskibe, der som flagstat har en medlemsstat, der allerede anvender de høje sikkerhedskrav for de mindre skibe;

direktivet er blevet til på foranledning af protokollens artikel 3, stk. 5, hvori staterne opfordres til at indføre ensartede standarder for alle fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover men under den længde, der afgrænser anvendelsen af visse kapitler i protokollens bilag, når de opererer i samme område eller region, således at de nævnte kapitler bliver gældende for sådanne skibe under hensyntagen til deres type, størrelse og fangstmetode og de pågældende områder og regioners farvandsforhold og klimatiske forhold;

det må tilstræbes, at direktivets sikkerhedsregler anvendes på alle fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, som opererer i EU's fiskerizoner, uanset hvilket flag de sejler under; for fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag, skal dette opnås gennem passende fiskeriaftaler med de pågældende tredjelande;

de relevante bestemmelser i rådsdirektiver, der er vedtaget i henhold til EU's socialpolitik, skal fortsat finde anvendelse;

for nye, og i visse tilfælde eksisterende, fiskeskibe med en længde på 45 m og derover skal medlemsstaterne anvende bestemmelserne i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 fra 1. januar 1998, herunder de harmoniserede fortolkninger, fodnoterne og rekommandationerne fra konferencen, samt relevante resolutioner og cirkulærer fra den Internationale Søfartsorganisation (IMO), under hensyntagen til de relevante bestemmelser i bilag I; medlemsstaterne skal ligeledes anvende bestemmelserne i kapitel IV, V, VII og IX i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 som ændret ved bilag II for alle nye skibe med en længde på 24 meter og derover men under 45 meter, som sejler under deres flag;

med begrundelse i forholdene i de farvande, visse fiskeskibe opererer i, togternes varighed, konstruktionsmaterialerne og den afstand fra kysten, skibene opererer i, kan særlige krav være berettigede, jf. bilag III; der er udarbejdet sådanne forskrifter for fart i henholdsvis nordlige og sydlige zoner;

fiskeskibe, der sejler under et tredjelandts flag, bør ikke få tilladelse til at operere i en medlemsstats farvande inden for basislinjen eller territorialfarvande eller til at lande deres fangst i en medlemsstats havn og derigennem konkurrere med skibe, der sejler under en medlemsstats flag, hvis deres flagstat ikke har attesteret, at de opfylder de tekniske forskrifter i nærværende direktiv;

udstyr, som er opregnet i bilag A.1 til Rådets direktiv om udstyr om bord på skibe, som opfylder nævnte direktivs bestemmelser, og som er installeret om bord på fiskeskibe, skal automatisk anses for at opfylde de særlige bestemmelser for sådant udstyr i nærværende direktiv;

der kan i medlemsstaterne foreligge lokale omstændigheder, der berettiger til indførelse af supplerende krav for alle fiskeskibe, der opererer i et bestemt område; i sådanne tilfælde kan medlemsstaterne anmode Kommissionen om at vedtage sådanne krav; Kommissionen skal i påkommende tilfælde vedtage sådanne foranstaltninger og indføre dem i bilag III ved en udvalgsprocedure;

medlemsstaterne kan finde det hensigtsmæssigt at vedtage undtagelser fra bestemmelserne i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 for fiskeskibe, der er underkastet særlige fartsbegrænsninger; de skal have ret til at vedtage sådanne foranstaltninger, forudsat at Kommissionen - via samme udvalgsprocedure - ikke har gjort indsigelse herimod inden seks måneder efter, at den er underrettet om forslaget;

der anvendes samme fremgangsmåde, hvis en medlemsstat ønsker at acceptere krav, der er ækvivalente med kravene i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993;

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om sådanne undtagelser og ækvivalente bestemmelser, som skal anvendes uden forskelsbehandling;

på indeværende tidspunkt findes der ingen internationale tekniske standarder for skrogets styrke, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg, som alle nye fiskeskibe skal opfylde på byggetidspunktet og i hele deres levetid; sådanne standarder kan fastlægges ifølge reglerne fra en anerkendt organisation eller ækvivalente regler efter den nationale administrations valg, under samme forudsætninger og ifølge samme procedurer som i direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe;

medlemsstaterne skal udstede overensstemmelsescertifikat for fiskeskibe, når de opfylder direktivets specifikke krav;

for i videst muligt omfang at imødegå konkurrenceforvridning skal en medlemsstat, der optræder som havnestat, anvende forskrifterne i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 for alle fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag, når protokollen er trådt i kraft i det pågældende tredjeland;

Kommissionen skal have mulighed for at ændre direktivet i takt med, at sikkerheden på fiskeskibe forbedres på EU-plan eller internationalt plan; medlemsstaterne skal inddrages i dette arbejde ved at deltage i et rådgivende udvalg; det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i rådsdirektiv 93/75/EF, kan varetage en sådan rådgivende funktion -

**UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:**

*Artikel 1*  
*(Formål)*

1. Formålet med dette direktiv er at fastlægge sikkerhedskrav for søgående fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, såvel nye som eksisterende, for så vidt som sidstnævnte er omfattet af bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993, som
  - sejler under en medlemsstats flag og er registreret i EU,
  - opererer i en medlemsstats territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller
  - lander deres fangst i en medlemsstats havn.
  
2. Direktivet indskrænker ikke anvendelsen af bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet<sup>1)</sup> og dertil hørende særdirektiver, særlig Rådets direktiv 93/103/EF af 23. november 1993 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer (trettende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF)<sup>2)</sup>.

*Artikel 2*  
*(Definitioner)*

I dette direktiv og dets bilag forstås ved:

1. "**fiskeskib**" et skib, der er udstyret til og anvendes til erhvervsmæssig fangst eller fangst og forarbejdning af fisk og andre levende ressourcer fra havet
  
2. "**nyt fiskeskib**" et fiskeskib, for hvilket
  - a) kontrakten om nybygning eller større ombygning er indgået den 1. januar 1998 eller senere
  
  - b) kontrakten om nybygning eller større ombygning er indgået før 1. januar 1998, og som leveres senere end 3 år fra denne dato, eller

---

1)  
EFT nr. L 183 af 29.6.1989, s. 1.

2)  
EFT nr. L 307 af 13.12.1993, s. 1.

- c) hvis der ikke foreligger nogen byggekontrakt,
- i) kølen er lagt eller
  - ii) byggeri, der kan identificeres med et bestemt skib, er påbegyndt eller
  - iii) samling er påbegyndt omfattende mindst 50 tons eller 1% af den anslåede samlede skrogvægt, hvis sidstnævnte er mindre
- på eller efter 1. januar 1998.
3. "**eksisterende fiskeskib**" et fiskeskib, som ikke er et nyt fiskeskib.
  4. "**Torremolinos-protokollen**" Torremolinos-protokollen af 1993 til den internationale Torremolinos-konvention om sikkerhed for fiskeskibe af 1977<sup>1)</sup> med senere ændringer [og tilknyttede bindende resolutioner, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har vedtaget på datoen for direktivets vedtagelse, og som er opregnet i bilag V].
  5. "**Torremolinos-konventionen**" den internationale Torremolinos-konvention om sikkerhed for fiskeskibe af 1977.
  6. "**certifikat**" det overensstemmelsescertifikat, som er omhandlet i artikel 8.
  7. "**længde**" - medmindre andet udtrykkeligt er angivet - længden fra forstævnens forkant til rorstammens midte på en vandlinje, som ligger ved 85% af den mindste sidehøjde målt fra kølens overkant, dog mindst 96% af den totale længde målt på nævnte vandlinje. I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinje, på hvilken længden måles, være parallel med konstruktionsvandlinjen.
  8. "**operere**" at fange eller fange og forarbejde fisk eller andre levende ressourcer fra havet, dog således at retten til uskadelig passage af territorialfarvandet og retten til fri sejlads inden for fiskerizonen på 200 sømil ikke indskrænkes.
  9. "**anerkendt organisation**" en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets direktiv 94/57/EF<sup>2)</sup> om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe.

---

1) Offentliggjort af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO-793E).

2) EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20.

*Artikel 3*  
*(Almindelige forskrifter)*

1. Medlemsstaterne sørger for, at forskrifterne i bilaget til Torremolinos-protokollen, medmindre andet er anført i bilag I, anvendes på fiskeskibe, der sejler under deres flag, senest fra 1. januar 1998.
2. Hvis kravene i kapitel IV, V, VII og IX i bilaget til Torremolinos-protokollen til skibe med en længde på 45 meter og derover ikke finder anvendelse på skibe med en længde på under 45 meter, skal medlemsstaterne - medmindre andet er fastsat i bilag II - sørge for, at de senest 1. januar 1998 anvendes på nye fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover men under 45 meter, som sejler under deres flag.
3. Medlemsstaterne skal sørge for, at skibe, der sejler under deres flag og opererer i bestemte områder, opfylder forskrifterne for de pågældende områder, jf. bilag III.
4. Medlemsstaterne forbyder fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag, at operere i deres territorialfarvande og farvande inden for basislinjen og at lande fangsten i deres havne, medmindre deres flagstats administration har attesteret, at de opfylder kravene i stk. 1, 2 og 3 og artikel 7.
5. Udstyr, som er opregnet i bilag A.1 til Rådets direktiv om udstyr om bord på skibe<sup>1)</sup>, som opfylder nævnte direktivs bestemmelser, og som er installeret om bord på fiskeskibe med henblik på opfyldelse af direktivets bestemmelser, anses at være i overensstemmelse med nævnte bestemmelser, uanset om bestemmelserne kræver, at udstyret skal godkendes og prøves med tilfredsstillende resultat af flagstatens administration.

---

<sup>1)</sup> Forslag til rådsdirektiv; ventes vedtaget i Rådet i 1996.

*Artikel 4*  
*(Særlige forskrifter)*

1. Medlemsstater, som finder, at de lokale omstændigheder eller skibets særlige karakteristika berettiger til indførelse af specifikke sikkerhedskrav for fiskeskibe, der opererer i et bestemt område, kan anmode Kommissionen om vedtagelse af sådanne specifikke sikkerhedskrav, hvori der tages skyldigt hensyn til de lokale omstændigheder, f.eks. forholdene i de farvande, de pågældende skibe opererer i, og togternes varighed, og skibets særlige karakteristika, f.eks. konstruktionsmaterialerne. Foranstaltningerne skal være forenelige med traktatens principper om fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser.
2. Kommissionen behandler sådanne anmodninger efter fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2.

Vedtagne foranstaltninger indføres i bilag III.

*Artikel 5*  
*(Undtagelser)*

Medlemsstaterne anvender bestemmelserne i kapitel 1, regel 3, stk. 3, i bilaget til Torremolinos-protokollen ved vedtagelse af undtagelsesbestemmelser, idet de benytter følgende fremgangsmåde:

- a. En medlemsstat, der bringer denne artikel i anvendelse, underretter Kommissionen om de bestemmelser, den agter at vedtage, så detaljeret, at det godtgøres, at sikkerhedsniveauet fortsat er forsvarligt.

Sådanne bestemmelser skal anvendes på alle fiskeskibe, der opererer under samme nærmere beskrevne forhold, og må ikke være begrænset til skibe, der sejler under et bestemt flag, eller bestemte rederier. Bestemmelserne skal være forenelige med EF-traktatens principper om fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser.

Hvis Kommissionen inden for en periode på 6 måneder efter underretningen under anvendelse af fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2, finder, at de påtænkte bestemmelser er ubegrundede, kan Kommissionen forlange, at den pågældende medlemsstat ændrer de påtænkte bestemmelser eller undlader at vedtage dem. I dette tidsrum, indtil Kommissionen har truffet sin afgørelse, må medlemsstaten ikke vedtage de påtænkte bestemmelser.



- b. Bestemmelser, der vedtages, skal fremgå af den pågældende nationale lovgivning og meddeles til Kommissionen, som dernæst underretter de øvrige medlemsstater derom.

Bestemmelserne må kun anvendes, så længe fiskeskibet opererer under de beskrevne forhold.

*Artikel 6*  
*(Ækvivalente bestemmelser)*

En medlemsstat kan efter fremgangsmåden i artikel 5, litra a og b, vedtage bestemmelser om ækvivalens i henhold til kapitel I, regel 4, stk. 1, i bilaget til Torremolinos-protokollen.

*Artikel 7*  
*(Standarder for konstruktion, bygning og vedligehold)*

For nye og eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 m og derover gælder, at konstruktion, bygning og vedligehold af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg skal være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikation i reglerne fra en anerkendt organisation eller ækvivalente regler, der for så vidt angår procedure og vilkår opfylder artikel 14, stk. 2, i direktiv 94/57/EF<sup>1)</sup> om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe.

---

<sup>1)</sup> EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20.

*Artikel 8*  
*(Syn og certifikater)*

1. Medlemsstaterne udsteder for fiskeskibe, der sejler under deres flag og opfylder kravene i artikel 3 og 7, et certifikat til bekræftelse af, at de opfylder direktivets bestemmelser, suppleret med en udstyrsfortegnelse og eventuelle undtagelses-certifikater. Overensstemmelsescertifikat, udstyrsfortegnelse og undtagelses-certifikater udformes som vist i bilag IV. Certifikaterne udstedes af flagstatens administration, efter at der af flagstatens administrations egen autoriserede tilsynsførende eller sådanne tilsynsførende fra en anerkendt organisation er foretaget et syn, før skibet sættes i fart, jf. bestemmelserne i kapitel 1, regel 6, stk. 1, litra a, i bilaget til Torremolinos-protokollen.
2. Gyldighedsperioden for de i stk. 1 omhandlede certifikater må ikke være længere end de i kapitel 1, regel 11, i bilaget til Torremolinos-protokollen anførte. Overensstemmelsescertifikatet fornyes, efter at der er foretaget et periodisk syn, jf. bestemmelserne i kapitel 1, regel 6, i bilaget til Torremolinos-protokollen.

*Artikel 9*  
*(Bestemmelser om havnestatskontrol)*

1. Medlemsstaterne skal under udøvelsen af deres inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestat sørge for, at fiskeskibe, der opererer i deres territorialfarvande og farvande inden for basislinjen eller lander fangsten i deres havne, opfylder direktivets krav; kontrollen skal udføres i overensstemmelse med artikel 4 i Torremolinos-protokollen og uden forskelsbehandling på grundlag af flagstat eller rederiets nationalitet.
2. Medlemsstaterne skal dog ikke anvende bestemmelserne i artikel 3, stk. 4, over for fiskeskibe, der sejler under et tredjeland's flag, når disse skibe ikke opererer i medlemsstatens territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander fangsten i deres havne. Medlemsstaterne skal dog anvende bestemmelserne i Torremolinos-protokollen, når den er trådt i kraft i det land, hvis flag de pågældende skibe sejler under.

*Artikel 10*  
*(Ændringer)*

Kommissionen kan efter fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2

- a) vedtage og indarbejde bestemmelser om
- harmoniseret fortolkning af de bestemmelser i bilaget til Torremolinos-protokollen, som er overladt til de enkelte kontraherende parter administrations fortolkning
  - anvendelse af rekommandationer og "fodnoter" fra Torremolinos-konferencen i 1993
  - gennemførelse af de IMO-resolutioner og -cirkulærer, der er relevante for en konsekvent implementering af Torremolinos-protokollen
- b) ændre direktivet og bilagene dertil med henblik på gennemførelse af senere ændringer til Torremolinos-protokollen, som træder i kraft efter direktivets vedtagelse, i direktivet; dette berører ikke procedurerne for ændring af Torremolinos-protokollen.

*Artikel 11*  
*(Rådgivende udvalg)*

1. Kommissionen bistås af det rådgivende udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF<sup>1)</sup>.
2. Når der henvises til nærværende stykke, følges følgende fremgangsmåde:
  - a. Kommissionens repræsentant forelægger det i stk. 1 omhandlede udvalg 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.
  - d. Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

*Artikel 12*  
*(Underretning af IMO)*

Kommissionen underretter Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om vedtagelsen af dette direktiv, idet der henvises til artikel 3, stk. 5, i Torremolinos-protokollen.

---

<sup>1)</sup>

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

*Artikel 13*  
*(Gennemførelse)*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden [1. januar 1998]. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative 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 etablerer et system for straf for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre, at straffene bliver anvendt. Straffemulighederne skal være virkningsfulde, rimelige og præventive.
3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

*Artikel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

*Artikel 15*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

**BILAG I: Tilpasning af forskrifterne i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993 med henblik på anvendelse af artikel 3, stk. 1, i rådsdirektiv ../../EF.**

**KAPITEL I: ALMINDELIGE BESTEMMELSER**

Regel 2: Definitioner

Stk. 1: Som definition af udtrykket "nyt skib" anvendes definitionen i direktivets artikel 2.

**KAPITEL V: BRANDSIKRING, OPDAGELSE AF BRAND OG BRANDSLUKNING**

Regel 2: Definitioner

Stk. 2: Sidste punktum læses således:

"Standardkurven for forholdet mellem tid og temperaturer er en jævn kurve trukket gennem følgende temperaturpunkter målt i ovnen:

Begyndelsestemperatur	20 °C
Efter de første 5 minutter	576 °C
Efter de første 10 minutter	679 °C
Efter de første 15 minutter	738 °C
Efter de første 30 minutter	841 °C
Efter de første 60 minutter	945 °C"

**KAPITEL VII: REDNINGSMIDLER OG -ARRANGEMENTER**

Regel 1: Anvendelsesområde

Stk. 2 læses således:

"Regel 13 og 14 gælder tillige for eksisterende skibe med en længde på 45 m og derover, idet administrationen dog kan udskyde anvendelsen af kravene i disse regler indtil 1. februar 1999."

## Regel 13 : Radioredningsmidler

Stk. 2 læses således:

"På eksisterende skibe kan administrationen indtil 1. februar 1999 acceptere tovejs VHF-radiotelefonapparater, som ikke opfylder organisationens funktionsnormer, hvis de efter administrationens skøn er kompatible med godkendte tovejs VHF-radiotelefonapparater."

## KAPITEL IX: RADIOKOMMUNIKATION

Regel 1: Anvendelsesområde

Stk. 1 læses således:

"Dette kapitel finder anvendelse på nye og eksisterende skibe med en længde på 45 m og derover, medmindre andet udtrykkelig er anført. For eksisterende skibe kan administrationen dog udskyde anvendelsen af kravene indtil 1. februar 1999."

Regel 3: Undtagelser

Stk. 2, litra c, læses således:

"hvis skibet oplægges inden 1. februar 2001."

**BILAG II: Tilpasning af forskrifterne i kapitel IV, V, VII og IX i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993, jf. artikel 3, stk. 4, i protokollen, med henblik på anvendelse på nye fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover men under 45 meter**

#### KAPITEL IV

##### Regel 1

læses således:

"Dette kapitel finder anvendelse på nye fiskeskibe med en længde på 24 m og derover, medmindre andet udtrykkelig er anført."

##### Regel 7

læses således (jf. regel 45 i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"Der skal findes to separate kommunikationsmidler mellem styrehuset og fremdrivningsmaskineriets kontrolsted, hvoraf det ene skal være en maskintelegraf; dog kan administrationen acceptere andre kommunikationsmidler end maskintelegraf i skibe med en længde på under 45 m, hvor fremdrivningsmaskineriet styres direkte fra styrehuset."

##### Regel 8

Stk. 1, litra d, læses med følgende tilføjelse (jf. regel 46 i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

".. ; i skibe med en længde på under 45 m kan administrationen tillade, at kontrolstedet i maskinrummet kun er et nødkontrolsted, forudsat at der er tilstrækkelig overvågning og kontrol i styrehuset;"

##### Regel 16

I stk. 1, litra b, tilføjes følgende punktum (jf. regel 54, stk. 1, litra b, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"I skibe med en længde på under 45 m er det dog tilstrækkeligt, at driften af anlæg, der er væsentlige for skibets fremdrivning og sikkerhed, er sikret ved udfald af et generatorsæt."

##### Regel 17

Stk. 6, 1. punktum, læses således (jf. regel 55, stk. 6, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"Akkumulatorbatterier, der er installeret i medfør af denne regel, bortset fra batterier til radiosender og -modtager, i skibe med en længde på under 45 meter, skal være anbragt i et effektivt ventileret rum, der ikke må være samme rum, som indeholder nødstrømtavlen."



## Regel 22

I stk. 2, litra a, tilføjes følgende punktum (jf. regel 60, stk. 2, litra a, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"Administrationen kan dog tillade, at anlægget i skibe med en længde på under 45 m kun kan angive hver enkelt alarmfunktion akustisk og optisk i styrehuset."

Stk. 2, litra b, indledes således (jf. regel 60, stk. 2, litra b, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"I skibe med en længde på 45 m og derover skal ..."

Stk. 2, litra c, indledes således (jf. regel 60, stk. 2, litra c, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"I skibe med en længde på 45 m og derover skal ..."

## KAPITEL V

### Regel 2

Stk. 14, litra b, læses således (jf. regel 2, stk. 45, litra b, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"... mindst 375 kW"

## AFSNIT C

Titlen læses således:

"AFSNIT C - BRANDSIKRING I SKIBE MED EN LÆNGDE PÅ UNDER 60 M"

### Regel 40

Stk. 1, litra a, læses således (jf. regel 101 i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):

"... mindst 375 kW..."

## KAPITEL VII

### Regel 1

Stk. 1 læses således:

"Dette kapitel finder anvendelse på nye skibe med en længde på 24 m og derover, medmindre andet udtrykkelig er anført."

## Regel 5

1. Indledningen til stk. 3 læses således (jf. regel 110 i bilaget til Torremolinos-konventionen):  
"Skibe med en længde på 45 m og derover men under 75 m skal opfylde følgende forskrifter:"
2. Der indsættes følgende nye stk. 3a (jf. ordlyden af stk. 4, litra a og b, i regel 110 i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):  
"Skibe med en længde på under 45 m skal være udrustet med følgende:
  - (a) Overlevelseshjælpemidler af en sådan samlet kapacitet, at de kan optage 200% af samtlige ombordværende. Der skal fra hver side af skibet kunne udsættes tilstrækkelig mange af disse fartøjer til, at de kan optage samtlige ombordværende.
  - (b) En mand over bord-båd, undtagen hvis administrationen finder det godtgjort, at en sådan ikke er påkrævet i betragtning af skibets størrelse og manøvrevevne, rådighed over eftersøgnings- og redningsfaciliteter og vejrvarslingsystemer i nærheden samt, at skibets fart er begrænset til områder, hvor der sjældent forekommer hårdt vejr, og bestemte årstider."
3. Stk. 4 læses således:  
"I stedet for at opfylde kravene i stk. 2, litra a, stk. 3, litra a, og stk. 3a, litra a, kan ..."

## Regel 10

1. Stk. 1, litra b, læses således (jf. regel 119, stk. 1, litra b, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):  
"6 redningskranse i skibe med en længde på 45 m og derover men under 75 m;"
2. Der indsættes følgende nye stk. 1, litra c (jf. regel 119, stk. 1, litra c, i bilaget til Torremolinos-konventionen af 1977):  
"(c) 4 redningskranse i skibe med en længde på under 45 m."

## Regel 13

Der indsættes følgende nye stk. 1a:

"(1a) For skibe med en længde på under 45 m kan antallet af sådanne apparater dog nedsættes til to, hvis det efter administrationens skøn ikke er påkrævet at medføre tre sådanne apparater i betragtning af skibets fartsområde og antallet af personer beskæftiget om bord."

Stk. 2 læses således:

"På eksisterende skibe kan administrationen indtil 1. februar 1999 acceptere tovejs VHF-radiotelefonapparater, som ikke opfylder organisationens funktionsnormer, hvis de efter administrationens skøn er kompatible med godkendte tovejs VHF-radiotelefonapparater."

## Regel 14

Sidste punktum affattes således:

"Alle skibe med en længde på under 45 m skal medføre mindst en radarreflektor."

## KAPITEL IX

### Regel 1

Stk. 1 affattes således:

"Dette kapitel finder anvendelse på nye skibe med en længde på 24 m og derover og på eksisterende skibe med en længde på 45 m og derover, medmindre andet udtrykkelig er anført. For eksisterende skibe kan administrationen dog udskyde anvendelsen af kravene indtil 1. februar 1999."

### Regel 3

Stk. 2, litra c, affattes således:

"hvis skibet oplægges inden 1. februar 2001."

**BILAG III: REGIONALE OG LOKALE BESTEMMELSER (artikel 3, stk. 3, og artikel 4, stk.1)**

1. Bestemmelser gældende for "nordlige" regioner:

.1 Anvendelsesområde

Farvande nord for 60° nordlig bredde bortset fra Østersøen, medmindre andet er anført.

.2 Definitioner

Ved svær dravis forstås dravis, der dækker mere end 80% af havoverfladen.

.3 Ad regel III/7, stk. 1 (Lastekonditioner):

"Ud over de specifikke lastekonditioner, der er anført i regel III/7, stk. 1, skal der tillige foretages beregning af følgende konditioner:

- (e) kondition (b), (c) eller (d), alt efter hvilken der giver den laveste værdi for parametrene i stabilitetskriterierne i regel 2, idet der tages højde for overisning som anført i regel III/8
- (f) for skibe til notfiskeri: afsejling fra fiskepladsen med fiskeredskaber, ingen fangst og 30% bunkers, idet der tages højde for overisning som anført i regel III/8."

.4 Ad regel III/8 (Overisning):

"De specifikke krav i regel III/8 og de specifikke retningslinjer i Torremolinos-konferencens rekommandation nr. 2 anvendes inden for den pågældende region, dvs. også uden for de grænser, der er afmærket på det til nævnte rekommandation knyttede kort."

"Uanset bestemmelserne i regel III/8, stk. 1, litra a og b, skal der ved beregning af stabiliteten af skibe, der arbejder i området nord for 63° nordlig bredde og mellem 28° vestlig længde og 11° vestlig længde, indregnes følgende tillæg for is:

- (a) 40 kg pr. m<sup>2</sup> udsat dæk og løbebro
- (b) 10 kg pr. m<sup>2</sup> projiceret skrogareal over vandlinjen i begge sider."

.5 Ad kapitel VII, afsnit B (ny bestemmelse):

"I tillæg til bestemmelserne i kapitel VII, afsnit B, skal alle redningsbåde, mand over bord-både og redningsflåder være udrustet med en godkendt nødradiopejlsender (EPIRB) med arbejdsfrekvenserne 121,5 MHz og 406 MHz, som er nedpakket i den enkelte båd eller flåde. For oppustelige redningsflåder i beholdere og mand over bord-både kan EPIRB'er i stedet opbevares på sådanne steder, at de hurtigt kan anbringes i redningsflåderne efter oppustning og i mand over bord-bådene."

- .6 Ad regel VII/5, stk. 2, litra b, og stk. 3, litra b (Antal overlevelsesfartøjer og mand over bord-både og deres art):  
"Uanset bestemmelserne i regel VII/5, stk. 2, litra b, stk. 3, litra b, og stk. 3a, gælder det for fiskeskibe, hvis skrog er bygget til at opfylde en anerkendt organisations regler for sejlads i farvande med svær drivis, jf. regel II/1, stk. 2, i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993, at de i regel VII/5, stk. 2, litra b, stk. 3, litra b, og stk. 3a, krævede mand over bord-både og redningsbåde skal være mindst delvis lukkede (som defineret i regel VII/18) og have tilstrækkelig kapacitet til at optage samtlige ombordværende."
- .7 Ad regel VII/9 (Redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler):  
"Uanset bestemmelserne i regel VII/9 skal der til hver ombordværende være en godkendt redningsdragt af passende størrelse, som opfylder bestemmelserne i regel VII/25, herunder de i forbindelse med denne regel anførte tilføjelser, der er opstillet i dette bilags punkt 1.8."
- .8 Ad regel VII/25 (Redningsdragter):  
"Uanset bestemmelserne i regel VII/25 skal alle de i punkt 1.7 krævede redningsdragter i det hele være fremstillet af et materiale med indbygget isolation og tillige opfylde opdriftskravene i regel VII/24, stk. 1, litra c, nr. i. Alle andre relevante krav i regel VII/25 skal også være opfyldt."
- .9 Ad regel X/3, stk. 7 (Radaranlæg):  
"Uanset bestemmelserne i regel X/3, stk. 7, skal alle skibe med en længde på 24 m og derover være udrustet med et radaranlæg, der er godkendt af administrationen. Radaranlægget skal kunne arbejde i 9 GHz-båndet."
- .10 Ad regel X/3, stk. 14 (Radiopejlestyr):  
"Ud over bestemmelserne i regel X/3, stk. 14, skal alle skibe med en længde på 45 m og derover være udrustet med et VHF-radiopejlestyr til hjempejling på VHF-søfartsnødfrekvensen 156,8 MHz (kanal 16) og VHF-luftfartsnødfrekvensen 121,5 MHz."
- .11 Ad regel X/5 (Signaludstyr):  
"Ud over bestemmelserne i regel X/5 skal alle skibe, der arbejder i farvande, hvor der kan forekomme drivis, være udrustet med mindst en projektør med en lysstyrke på mindst 1 lux målt i en afstand af 750 m."

2. Bestemmelser gældende for "sydlige" regioner:
  - .1 Anvendelsesområde  
Middelhavet og kystområderne inden for 20 sømil fra Spaniens og Portugals kyst i Atlanterhavets sommerzone som defineret på lasteliniezonekortet ("Chart of zones and seasonal areas") i tillæg II til Den Internationale Lasteliniekonvention af 1966<sup>1)</sup> med senere ændringer.
  - .2 Redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler  
Ad regel VII/B/9, stk. 1: I betragtning af bestemmelserne i samme regels stk. 4 tilføjes følgende punktum til stk. 1:  
"For skibe med en længde på under 45 m behøver der kun være 2 redningsdragter."
  - .3 Radioredningsmidler  
Ad regel VII/B/13, stk. 1: Der tilføjes følgende punktum:  
"For fiskeskibe med en længde på under 45 m kan antallet af VHF-radiotelefonapparater dog sættes ned til to, hvis det efter administrationens skøn ikke er påkrævet at medføre tre tovejs VHF-radiotelefonapparater i betragtning af skibets fartsområde og antallet af personer beskæftiget om bord."
  - .4 Radiokommunikation - anvendelsesområde  
Ad regel IX/A/1: Der indsættes følgende nye stk. 1a:  
"Dette kapitel finder ligeledes anvendelse for nye skibe med en længde på 24 m og derover, forudsat at deres fartsområde er passende dækket af kyststationer, der drives i overensstemmelse med IMO's *Master Plan*."
  - .5 Radiokommunikation - definitioner  
Ad regel IX/A/2, stk. 1, litra l og m: Udtrykket "som defineret af en part" erstattes med udtrykket "som anført i IMO's *Master Plan*."

---

1)  
Den Internationale Lasteliniekonvention af 1966 vedtaget 5. april 1966 af Den Internationale Lasteliniekonference, som blev afholdt i London på opfordring fra den mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation (IMCO).

**BILAG IV: FORMULARER FOR OVERENSSTEMMELSESCERTIFIKAT,  
UNDTAGELSESCERTIFIKAT OG UdstyrsFORTEGNELSE**

**OVERENSSTEMMELSESCERTIFIKAT**

Dette overensstemmelsescertifikat skal ledsages af en udstyrsfortegnelse

(Myndighedens stempel)

(Stat)

for et nyt/eksisterende<sup>1)</sup> fiskeskib

udstedt i henhold til

.....  
(betegnelse på medlemsstatens relevante retsfor skrifter)

til bekræftelse af, at nedennævnte skib opfylder forskrifterne i  
Rådets direktiv ../../EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter  
for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover

efter bemyndigelse fra regeringen i

.....  
(medlemsstatens fuldstændige officielle betegnelse)

af

.....  
(fuldstændig officiel betegnelse for den kompetente organisation,  
der er anerkendt i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv 94/57/EF)

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Hjemsted	Længde <sup>2)</sup>

Dato for kontrakt om bygning eller  
større ombygning<sup>3)</sup>

.....

Dato, hvor kølen var lagt eller skibet  
befandt sig på et tilsvarende byggetrin<sup>3)</sup>

.....

Dato for aflevering eller afslutning af  
større ombygning<sup>3)</sup>

.....

- 1)  
Det ikke gældende overstreges, jf. definitionerne i artikel 2, stk. 2 og 3.
- 2)  
Længde som defineret i artikel 2, stk. 7.
- 3)  
Jf. definitionerne i artikel 2, stk. 2.

### Førstegangssyn

Det attesteres herved

- 1 at skibet er synet i overensstemmelse med regel I/6(1)(a) i bilaget til Torremolinos-protokollen af 1993
- 2 at synet viste
  - .1 at skibet opfylder samtlige krav i Rådets direktiv ../../EF, og
  - .2 at den største tilladte dybgang ved alle lastekonditioner er indført i stabilitetsbogen af .....
- 3 at der er/ikke er<sup>1)</sup> udstedt undtagelsescertifikat.

Dette certifikat er gyldigt indtil ..... med forbehold af syn foretaget i overensstemmelse med regel I/6(1)(b)(ii), (b)(iii) og (c).

Udstedt i ..... den .....  
(sted for udstedelsen af certifikatet) (udstedelsesdato)

.....  
(den udstedende persons underskrift) og/eller (den udstedende myndigheds stempel)

*Hvis erklæringen er underskrevet, tilføjes følgende sætning:*

Undertegnede erklærer at være behørigt bemyndiget af nævnte medlemsstat til at udstede dette certifikat.

.....  
(underskrift)

---

1)  
Det ikke gældende overstreges.



(certifikatets næste side)

**Påtegning om forlængelse af certifikatets gyldighedsperiode,  
når regel I/11(1) finder anvendelse**

Dette certifikat skal i henhold til regel I/11, stk. 1, anerkendes som gyldigt indtil

.....

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

---

**Påtegning om forlængelse af certifikatets gyldighedsperiode, indtil skibet når  
den havn, hvor skibet skal synes, når regel I/11, stk. 2 eller 4 finder anvendelse**

Dette certifikat skal i henhold til regel I/11, stk. 2/4,<sup>1)</sup> anerkendes som gyldigt indtil

.....

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

---

<sup>1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

(certifikatets næste side)

### Påtegning om fornyelsessyn

#### Syn af udstyr:

Det attesteres herved, at skibet er synet som krævet i regel I/6, stk. 1, litra b, nr. ii, og at synet viste, at skibet opfylder alle relevante krav.

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

#### Radiosyn:

Det attesteres herved, at skibet er synet som krævet i regel I/6, stk. 1, litra b, nr. iii, og at synet viste, at skibet opfylder alle relevante krav.

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

2. periodiske radiosyn:

Underskrift: .....  
(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

3. periodiske radiosyn:

Underskrift: .....  
(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

---

**Påtegning om midlertidigt syn**

Det attesteres herved, at skibet er synet som krævet i regel I/6, stk. 1, litra b, nr. ii, og at synet viste, at skibet opfylder alle relevante krav.

Underskrift: .....  
(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

(certifikatets næste side)

## UNDTAGELSESCERTIFIKAT

(Myndighedens stempel)

(Stat)

for et nyt/eksisterende<sup>1)</sup> fiskeskib

udstedt i henhold til

.....  
(betegnelse på medlemsstatens relevante retsfor skrifter)

til bekræftelse af, at nedennævnte skib opfylder forskrifterne i  
Rådets direktiv .../EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsfor skrifter  
for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover

efter bemyndigelse fra regeringen i

.....  
(medlemsstatens fuldstændige officielle betegnelse)

af

.....  
(fuldstændig officiel betegnelse for den kompetente organisation,  
der er anerkendt i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv 94/57/EF)

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Hjemsted	Længde <sup>2)</sup>

---

1) Det ikke gældende overstreges, jf. definitionerne i artikel 2, stk. 2 og 3.

2) Længde som defineret i artikel 2, stk. 7.

(certifikatets næste side)

Det attesteres herved

at skibet i henhold til regel . . . . .

er undtaget fra kravene til . . . . .  
. . . . .  
. . . . .  
. . . . .

Eventuelle betingelser, på hvilke undtagelse er tilstået:

. . . . .  
. . . . .  
. . . . .

Dette certifikat er gyldigt indtil ..... under forudsætning af,  
at det overensstemmelsescertifikat, hvortil dette certifikat er knyttet, fortsat er gyldigt.

Udstedt i ..... den .....  
(sted for udstedelsen af certifikatet) (udstedelsesdato)

.....  
(den udstedende persons underskrift) og/eller (den udstedende myndigheds stempel)

*Hvis erklæringen er underskrevet, tilføjes følgende sætning:*  
Undertegnede erklærer at være behørigt bemyndiget af nævnte medlemsstat til at  
udstede dette certifikat.

.....  
(underskrift)

(certifikatets næste side)

**Påtegning om forlængelse af certifikatets gyldighedsperiode,  
når regel I/11(1) finder anvendelse**

Dette certifikat skal i henhold til regel I/11, stk. 1, anerkendes som gyldigt indtil .....

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

**Påtegning om forlængelse af certifikatets gyldighedsperiode, indtil skibet når  
den havn, hvor skibet skal synes, når regel I/11, stk. 2 eller 4 finder anvendelse**

Dette certifikat skal i henhold til regel I/11, stk. 2/4,<sup>1)</sup> anerkendes som gyldigt indtil .....

Underskrift: .....

(den påtegningsberettigedes underskrift)

Sted: .....

Dato: .....

.....  
(den udstedende myndigheds underskrift og/eller stempel)

---

<sup>1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

(suppleringsformular til overensstemmelsescertifikat)

**UDSTYRSFORTEGNELSE  
til overensstemmelsescertifikat**

Denne fortegnelse skal til stadighed være vedhæftet til overensstemmelsescertifikatet

**FORTEGNELSE OVER UDS TYR  
MED HENBLIK PÅ OVERENSSTEMMELSE MED RÅDS DIREKTIV ../../EF  
OM ETABLERING AF HARMONISEREDE SIKKERHEDSFORSKRIFTER  
FOR FISKESKIBE MED EN LÆNGDE PÅ 24 METER OG DEROVER**

**1. SKIBETS KARAKTERISTIKA**

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Hjemsted	Længde <sup>1)</sup>

**2. REDNINGSMIDLER**

1. Samlet antal personer, hvortil der er redningsmidler	.....	
	Bagbords side	Styrbords side
2. Samlet antal redningsbåde	.....	.....
2.1 Samlet antal personer, de kan optage	.....	.....
2.2 Antal delvis lukkede redningsbåde (regel VII/18)	.....	.....
2.3 Antal helt lukkede redningsbåde (regel VII/19)	.....	.....

1)  
Længde som defineret i artikel 2, stk. 7.

3.	Antal mand over bord-både	.....
3.1	Antal både, der er indregnet i det ovenfor anførte samlede antal redningsbåde	.....
4.	Redningsflåder	.....
4.1	Redningsflåder, hvortil der kræves godkendt udsætningsanordning	.....
4.1.1	Antal redningsflåder	.....
4.1.2	Antal personer, de kan optage	.....
4.2	Redningsflåder, hvortil der ikke kræves godkendt udsætningsanordning	.....
4.2.1	Antal redningsflåder	.....
4.2.2	Antal personer, de kan optage	.....
5.	Antal redningskranse	.....
6.	Antal redningsveste	.....
7.	Redningsdragter	.....
7.1	Samlet antal	.....
7.2	Antal redningsdragter, der opfylder kravene til redningsveste	.....
8.	Antal termiske beskyttelsesmidler <sup>1)</sup>	.....
9.	Radioudstyr i redningsmidler	.....
9.1	Antal radartranspondere	.....
9.2	Antal tovejs VHF-radiotelefonapparater	.....

1)

Undtagen dem, der kræves i regel VII/17(8)(xii) og VII/20(5)(a)(xxiv).



### 3. SPECIFIKATION AF RADIOFACILITETER

Benævnelse	Faktisk udstyr
1. Primære systemer	
1.1 VHF-radioanlæg	.....
1.1.1 DSC-koder	.....
1.1.2 DSC-vagtmodtager	.....
1.1.3 Radiotelefoni	.....
1.2 MF-radioanlæg	.....
1.2.1 DSC-koder	.....
1.2.2 DSC-vagtmodtager	.....
1.2.3 Radiotelefoni	.....
1.3 MF/HF-radioanlæg	.....
1.3.1 DSC-koder	.....
1.3.2 DSC-vagtmodtager	.....
1.3.3 Radiotelefoni	.....
1.3.4 Direkte skrivende radiotelegrafi	.....
1.4 INMARSAT-skibsjordstation	.....
2. Sekundære alarmeringssystemer	.....
3. Faciliteter til modtagelse af maritim sikkerhedsinformation	
3.1 NAVTEX-modtager	.....
3.2 EGC-modtager	.....
3.3 Direkte skrivende HF-radiotelegrafimodtager	.....
4. Satellit-EPIRB	
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 INMARSAT	.....
5. VHF-EPIRB	.....
6. Radartransponder på skibet	.....
7. 2182 kHz vagtmodtager <sup>1)</sup>	.....
8. Udstyr til automatisk udsendelse af det radiotelefoniske nødsignal på 2182 kHz <sup>2)</sup>	.....

1) Med mindre en anden dato beslutes af IMO's Maritime Safety Committee, behøver dette punkt ikke at fremgå af fortegnelsen, der vedlæggers certifikater udstedt efter den 1. februar 1999.

2) Dette punkt behøver ikke at fremgå af fortegnelsen, der vedlæggers certifikater udstedt efter den 1. februar 1999.

4. METODER BENYTTET TIL SIKRING AF RÅDIGHED OVER RADIO-FACILITETER

4.1 Dublering af udstyr: . . . . .

4.2 Landbaseret vedligehold . . . . .

4.3 Muligheder for vedligehold under sejlads . . . . .

Det attesteres herved, at denne udstyrsfortegnelse er korrekt i enhver henseende.

Udstedt i ..... den .....  
(sted for udstedelsen af certifikatet) (udstedelsesdato)

.....  
(den udstedende persons underskrift) og/eller (den udstedende myndigheds stempel)

*Hvis erklæringen er underskrevet, tilføjes følgende sætning:*

Undertegnede erklærer at være behørigt bemyndiget af nævnte medlemsstat til at udstede dette certifikat.

.....  
(underskrift)

# AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG

Nr. .../9.

af

om ændring af bilag XIII (kapitel V) til EØS-aftalen ved tilføjelse af Rådets direktiv (.../.../EF) om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover

DET BLANDEDE EØS-UDVALG HAR -

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde som tilpasset ved protokollen om tilpasning af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, i det følgende benævnt "aftalen", særlig artikel 98,

og ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv .../.../EF af (. 19..) om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, hvoraf en kopi er vedlagt denne afgørelse, bør indarbejdes i aftalen;

de horisontale tilpasninger i protokol 1 og sektortilpasningerne og andre tilpasninger i indledningen til bilag XIII gælder -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

## *Artikel 1*

Bilag XIII (transport) til aftalen ændres som følger. Den nye retsakt findes i tillægget.

## *Artikel 2*

Følgende nye punkt indsættes i kapitel V efter punkt 56 (Rådets forordning (EØF) nr. 613/91):

"56.a. 394 L ....: Rådets direktiv (.../.../EF) om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover.

Direktivets bestemmelser gælder i forbindelse med aftalen med følgende tilpasninger:

Artikel 13, stk. 1, læses således:

De kontraherende parter sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden ... ."

*Artikel 3*

Denne afgørelse træder i kraft den ... .

*Artikel 4*

Denne afgørelse offentliggøres i EØS-afsnittet i og EØS-tillægget til De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Det Blandede EØS-Udvalgs vegne

Formand

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE**

Forslag til rådsdirektiv om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover.

### **2. BUDGETPOST**

Del A (se punkt 10).

### **3. RETSGRUNDLAG**

Foranstaltning til forbedring af sikkerheden til søs: traktatens artikel 84, stk. 2, i forening med artikel 75, stk. 1, litra c.

### **4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN**

#### **4.1 Foranstaltningens generelle formål**

Etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, som opererer i EU's farvande.

#### **4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse**

Ubegrænset.

### **5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE**

#### **5.1 Ikke-obligatoriske udgifter**

#### **5.2 Ikke-opdelte bevillinger**

### **6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART**

Udgifter til administration.

### **7. FINANSIELLE VIRKNINGER**

Ingen.

### **8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG (OG FORVENTEDE RESULTATER HERAF)**

Kontrol af, om procedurerne for indbydelse af medlemsstaternes eksperter overholdes.

## 9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

### 9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

At nedbringe den risiko, som fiskere udsættes for under udøvelsen af deres erhverv, ved at skærpe sikkerhedskravene til fiskeskibes konstruktion og deres sikkerhedsudstyr (redningsmidler, brandslukningsudstyr, radiokommunikationsudstyr, mv.). Ulykkesstatistikkerne viser, at der betales en for høj pris, ikke blot i form af materielle tab, men også i tab af menneskeliv.

### 9.2 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Foranstaltningen vil blive overvåget og evalueret ved det årlige møde i udvalget for maritim sikkerhed og under tjenesterejser (se punkt 10.3).

## 10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION

Tilvejebringelsen af de påkrævede administrative ressourcer afhænger af Kommissionens årlige beslutning om ressourcefordelingen, under hensyntagen til personalesituationen og supplerende beløb, som budgetmyndigheden stiller til rådighed.

### 10.1 Virkningen på antallet af stillinger

	Personale afsat til administration af operationen		Kilde		Varighed	
	Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i pågældende GD eller afdeling	Supplerende ressourcer		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	1	-	1	-	<i>ubegrænset</i>
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Andre ressourcer	-	-	-	-	-	-
I alt	1	-	1	-	-	<i>ubegrænset</i>

### 10.2 Samlet finansiel virkning af supplerende personaleressourcer

ECU

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	0	
Midlertidigt ansatte	0	
Andre ressourcer (anfør budgetpost)	0	
I alt	0	
	0	

10.3 Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af operationen

ECU

	Beløb	Beregningsmetode
A 2510	20 000	Udvalget for maritim sikkerhed holder i forvejen møde om EU-lovgivning i relation til sikkerheden til søs; der skønnes at være behov for yderligere et møde om året til drøftelse af spørgsmål i forbindelse med nærværende forslag. Godtgørelse af rejseudgifter ansættes til 20 000 ECU.
A 130	10 000	Tjenesterejser: Der skønnes at være behov for ca. 4 tjenesterejser inden for EU til opfølgning af gennemførelsen og håndhævelsen af foranstaltningen. De skønnede årlige udgifter ansættes til 10 000 ECU. Ressourcerne tilvejebringes ved omfordeling.
I alt	30 000	

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

#### Forslagets betegnelse:

Forslag til rådsdirektiv om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover.

Dokumentets referencenummer: KOM(95) 302

#### Forslaget

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

EF's forpligtelser er i denne forbindelse at forbedre sikkerheden inden for søfart, jf. traktatens artikel 84, stk. 2, i forening med artikel 75, stk. 1, litra c. Foranstaltningens formål er at indføre et sæt harmoniserede sikkerhedsstandarder for fiskeskibe, der sejler under en medlemsstats flag, og for fiskeskibe fra tredjelande, der opererer i medlemsstaternes territorialfarvande eller farvande inden for basislinjen eller lander deres fangst i en medlemsstats havn.

I henhold til nærhedsprincippet har EU kompetence til at fastlægge nogle rammebestemmelser, der kan skabe et ensartet sikkerhedsniveau for alle fiskeskibe, der opererer inden for samme område. Medlemsstaternes kompetence er at vedtage national lovgivning, der sikrer effektiv gennemførelse af direktivet.

#### Virkninger for virksomhederne

2. Hvem påvirkes af forslaget?
  - Hvilke virksomhedssektorer?
  - Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?
  - Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

Det er fiskerierhvervet, der berøres af forslaget. Størsteparten af EU's fiskerflåde ejes og drives af små og mellemstore virksomheder.

Det halvårslige statistikkraft "Community Register of Fishing Vessels", som offentliggøres af GD XIV, indeholder detaljerede oplysninger om EU's fiskerflådes kapacitet, typologi og karakteristika. Ifølge det seneste nummer, der omfatter perioden juli-december 1995, er der i alt ca. 100 000 fiskeskibe i EU; deres fiskeri finder især sted i Atlanterhavet og tilstødende have samt i en vis udstrækning i Det Indiske Ocean.



Der er i samme skrift mere detaljerede oplysninger om bestemte geografiske områder inden for EU, hvor disse virksomheder er placeret, region for region i de enkelte medlemsstater. I tillæg 1 til rådsdirektivforslaget er der en liste med medlemsstaterne opstillet i rækkefølge efter størrelsen af deres fiskerflåde i antal skibe og tonnage. De største fiskerflåder findes i Spanien, Grækenland, Italien, Portugal og Det Forenede Kongerige.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Sikkerhedskravene i forslaget skal overholdes af alle nye fiskeskibe, dvs. dem, der bygges den 1. januar 1998 eller senere, med en længde på 24 meter og derover.

Eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 m og derover skal opfylde forskrifterne for nødsituationer, mønstringer og øvelser samt radiokommunikations- og navigationsudstyr. Ved at begrænse kravene til eksisterende fiskeskibe til disse centrale sikkerhedsspørgsmål overholder forslaget nøje forskrifterne i den internationalt godkendte Torremolinos-protokol af 1993 om fiskeskibes sikkerhed, og man undgår at kræve væsentlige konstruktionsmæssige ændringer af eksisterende fiskeskibe.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få

- for beskæftigelsen?
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Der forventes ingen eller kun ringe virkninger for beskæftigelsen inden for fiskeriet. Forslaget vil sandsynligvis have en væsentlig gunstig virkning for erhvervets stilling i konkurrencen. Gennem etableringen af harmoniserede sikkerhedskrav til alle fiskeskibe - også dem, der sejler under tredjelandes flag - som opererer i EU's farvande eller lander deres fangst i EU-havne, bliver spillereglerne ens for alle de involverede operatører, så der bliver så lille risiko som muligt for, at konkurrencen forvrides af operatører, der forsøger at blive mere konkurrencedygtige ved at slække på sikkerheden på deres skibe.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

Af de grunde, der er anført i punkt 3 ovenfor, er foranstaltningerne for eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 m og derover begrænset til de vigtigste sikkerhedsfaktorer, så man undgår at foretage væsentlige konstruktionsmæssige ændringer til sådanne skibe, hvilket kunne blive en uoverkommelig økonomisk opgave for de pågældende virksomheder.

Endvidere indeholder forslaget ikke nogen harmoniserede sikkerhedskrav for nye og eksisterende fiskeskibe med en længde på under 24 m, som det er op til medlemsstaterne at fastsætte passende sikkerhedskrav for (nærhedsprincippet).

## Høring

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

Der er vedlagt en liste over de organisationer, der er blevet hørt. Erhvervslivet har især udtrykt bekymring over den virkning, forslaget kunne få for eksisterende fiskeskibe, og anmodede om de foranstaltninger, der er anført i punkt 5 ovenfor. Desuden bad man om, at Kommissionen ikke stiller forslag om sikkerhedskrav, der er strengere end de internationalt vedtagne, undtagen hvis de lokale forhold fordrer det. Dette princip er i videst muligt omfang blevet fulgt i hele forslaget, dels ved, at man nøje har holdt sig til bestemmelserne i Torremolinos-protokollen af 1993, dels ved, at man har anvendt protokollens artikel 3, stk. 5, som giver mulighed for fastsættelse af regionalt baserede sikkerhedskrav. Det har eksempelvis ført til, at der er slækket på nogle af kravene i de sydlige EU-farvande, under hensyn til de generelt gunstigere klimatiske forhold i dette område.

### LISTE OVER INDUSTRIORGANISATIONER

EUROPÊCHE/COGECA  
Rue de la Science, 23-25/3  
1040 Bruxelles

A.E.O.P.  
H. Baelskaai 25  
8400 Oostende

C.E.S.A.  
c/o Fincantieri  
Via Sardegna, 40  
I-00187 Roma

Comité Syndical des Transports  
dans la Communauté Européenne  
Rue de Pascale, 22  
1040 Bruxelles



ISSN 0254-1459

KOM(96) 255 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

03 04

---

Katalognummer : CB-CO-96-267-DA-C

ISBN 92-78-05221-3

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg