

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 28/2001**fastlagt af Rådet den 28. juni 2001****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/.../EF om harmonisere-
de krav til og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe**

(EOS-relevant tekst)

(2001/C 301/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

efter høring af Regionaludvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Som følge af de mange bulkskibshavariier og de deraf følgende tab af menneskeliv må der inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger til at forbedre sikkerheden inden for søtransport.

(2) Undersøgelser af årsagerne til bulkskibes forlis viser, at lastning og losning af fast bulklast kan være medvirkende til, at de går tabt, hvis disse operationer ikke udføres korrekt, enten som følge af overbelastning af skibets konstruktion eller ved fysisk overlast på konstruktions-elementer i lastrummene. Bulkskibes sikkerhed kan forbedres ved, at der træffes foranstaltninger, der mindsker risikoen for beskadigelse af konstruktionen og forlis som følge af ukorrekt lastning og losning.

(3) På internationalt plan har Den Internationale Søfartsorganisation (»IMO«) på flere forsamlinger vedtaget en række resolutioner med anbefalinger om bulkskibes sikkerhed; de omhandler generelle spørgsmål vedrørende grænsefladen mellem skib og havn, i særdeleshed lastning og losning.

(4) IMO-forsamlingen har vedtaget resolution A.862(20) med en praksiskodeks (BLU-koden) for sikker lastning og losning af bulkskibe og opfordret de kontraherende stater til at gennemføre denne kodeks ved førstkommande lejlighed og underrette IMO om manglende efterkommelse. I resolutionen opfordrede IMO desuden de kontraherende stater, hvor der er terminaler for lastning og losning af fast bulklast, til at vedtage regler, der giver mulighed for at håndhæve nogle af de hovedprincipper, der er nødvendige for gennemførelse af kodeksen.

(5) Virkningerne af lastning og losning på bulkskibes sikkerhed rækker på grund af tørlasthandelens globale karakter ud over de nationale grænser. Foranstaltninger til forebyggelse af, at bulkskibe går ned som følge af ukorrekt lastnings- og losningspraksis, træffes derfor bedst på fællesskabsplan ved at fastsætte harmoniserede krav og procedurer, der implementerer anbefalingerne i IMO-resolution A.862(20) og BLU-koden.

(6) Med udgangspunkt i nærhedsprincippet, som omhandlet i traktatens artikel 5, er et direktiv et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører krav og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe og anvender dem ensartet, mens de enkelte medlemsstater selv kan bestemme, i hvilken form det skal finde sted. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går nærværende direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede resultat.

(7) Bulkskibes og deres besætnings sikkerhed kan forbedres ved at mindske risikoen for, at de lastes eller losses uhensigtsmæssig ved terminaler for fast bulklast. Det kan gøres ved at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal og ved at stille egnethedskrav til skibe og terminaler.

⁽¹⁾ EFT C 311 E af 31.10.2000, s. 240.

⁽²⁾ EFT C 14 af 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13.2.2001 (EFT C 276 af 1.10.2001, s. ...), Rådets fælles holdning af 28.6.2001 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

- (8) For at forbedre bulkskibes sikkerhed og undgå konkurrencefordrejning bør de harmoniserede procedurer og egnedetskriterier gælde for samtlige bulkskibe, uanset hvilket flag de fører, og alle de terminaler i Fællesskabet, som sådanne bulkskibe under normale forhold anløber med henblik på lastning eller losning af fast bulklast.
- (9) Bulkskibe, der anløber terminaler med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, bør være egnede til dette formål. Terminalerne bør ligeledes være egnede til at modtage og laste eller losse anløbne bulkskibe. Til disse formål er der fastsat egnedetskriterier i BLU-koden.
- (10) Terminalerne bør med det formål at forbedre samarbejde og kommunikation med skibsførerne om lastning og losning af fast bulklast udpege en terminalrepræsentant, der har ansvaret for lastning og losning i terminalen, og stille informationshæfter med terminalens og havnens krav til rådighed for skibsførerne, jf. bestemmelserne i BLU-koden.
- (11) Udformning, gennemførelse og vedligeholdelse af et kvalitetsstyringssystem hos terminalerne vil sikre, at samarbejds- og kommunikationsprocedurer og den faktiske lastning og losning planlægges og udføres inden for harmoniserede rammer, der er internationalt anerkendt og kan kontrolleres. Et kvalitetsstyringssystem bør af hensyn til international anerkendelse være foreneligt med Den Internationale Standardiseringsorganisations standardserie ISO 9000. For at nye terminaler kan have tilstrækkelig tid til at opnå den relevante certificering, er det vigtigt at sikre, at de kan få en midlertidig tilladelse til at drive virksomhed for en begrænset periode.
- (12) For at sikre, at lastning og losning nøje bliver forberedt, aftalt og udført på en sådan måde, at skibets eller besætningens sikkerhed ikke kan bringes i fare, bør skibsførerens og terminalrepræsentantens ansvar fastlægges. Til dette formål findes der bestemmelser i den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen af 1974), IMO-resolution A.862(20) og BLU-koden. Til samme formål kan der med udgangspunkt i disse internationale instrumenter ligeledes fastsættes procedurer for, hvordan lastning og losning forberedes, aftales og udføres.
- (13) For at tilgodese EF's generelle interesse i at hindre, at der fra EF's havne afsejler skibe, der ikke opfylder bestemmelserne, bør terminalrepræsentantens indberettede formodede mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning.
- (14) De myndigheder i medlemsstaterne, som har ansvaret for at gennemføre og håndhæve dette direktivs krav og harmoniserede procedurer, skal nægte eller standse lastning eller losning, hvis der er klare tegn på, at skibets eller besætningens sikkerhed derved forringes. Samme myndigheder bør tillige gribe ind i tilfælde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne. Sikkerhedsrelaterede foranstaltninger fra de kompetente myndigheders side skal træffes uafhængigt af kommercielle interesser i forbindelse med terminaler.
- (15) Det er påkrævet at fastsætte procedurer for anmeldelse til de relevante organer som f.eks. de relevante klassifikationsselskaber og eventuel udbedring af skader på skibet under lastning og losning. Hvis skaderne kan nedsætte skibets sikkerhed eller sødygtighed, træffer havnestatens kontrolmyndigheder i samråd med flagstatens administration beslutning om, hvorvidt umiddelbar udbedring er nødvendig. Eftersom en sådan beslutning kræver teknisk sagkundskab, bør de nævnte myndigheder have ret til at lade en anerkendt organisation syne skaderne og rådgive om, hvorvidt udbedring er nødvendig.
- (16) Direktivet vil kunne håndhæves bedre, hvis der oprettes effektive overvågningsprocedurer i medlemsstaterne. Resultaterne af en sådan overvågning vil give værdifulde oplysninger om, om direktivets harmoniserede krav og procedurer er effektive.
- (17) IMO har i resolution A.797(19) af 23. november 1995 om sikkerheden for skibe, der medfører fast bulklast, anmodet om, at havnestatens myndigheder bekræfter, at laste- og losseterminaler for fast bulklast opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn. Underretning af IMO om, at nærværende direktiv er vedtaget, vil være en hensigtsmæssig reaktion på førnævnte anmodning og et klart signal til søfartskredse om, at EF giver sin fulde støtte til de internationale bestræbelser for forbedring af sikkerheden ved lastning og losning af bulkskibe.

(18) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽¹⁾.

(19) Nogle af direktivets bestemmelser bør kunne ændres efter nævnte procedure, så de tilpasses til internationale bestemmelser og EF-bestemmelser, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter direktivets ikrafttræden, og til gennemførelse af procedurerne i dette direktiv, uden at dets anvendelsesområde udvides.

(20) Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet⁽²⁾ og relevante særdirektiver finder derfor også anvendelse under arbejdet om lastning og losning af bulkskibe —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv har til formål at forbedre sikkerheden for bulkskibe, der anløber terminaler i medlemsstaterne for at laste eller losse fast bulklast, ved at mindske faren for, at skibets struktur udsættes for overbelastning eller fysisk overlast under lastning og losning, ved

- 1) at opstille harmoniserede egnethedskrav til skibe og terminaler, og
- 2) at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem disse skibe og terminaler.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Direktivet finder anvendelse på:

- 1) alle bulkskibe, uanset flag, som anløber en terminal med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, og
- 2) alle terminaler i medlemsstaterne, som anløbes af bulkskibe, der er omfattet af dette direktiv.

Med forbehold af regel VI/7 i SOLAS-konventionen af 1974 finder dette direktiv ikke anvendelse på faciliteter, som kun i undtagelsestilfælde benyttes til at laste og losse masse gods i bulk i eller fra bulkskibe, og finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor kun det pågældende bulkskibs udstyr bruges til lastningen eller losningen.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- 1) Ved »internationale konventioner« forstås konventioner, gældende den ...(*), som omhandlet i artikel 2, nr. 1, i Rådets direktiv 95/21/EF⁽³⁾.
- 2) Ved »SOLAS-konventionen af 1974« forstås den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer, i dens ordlyd den ...(*).
- 3) Ved »BLU-kode« forstås praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, jf. bilaget til IMO-resolution A.862(20) af 27. november 1997, i dens ordlyd den(*).
- 4) Ved »bulkskib« forstås et bulkskib som defineret i regel IX/1.6 i SOLAS-konventionen af 1974 og fortolket ved resolution 6 fra SOLAS-konferencen af 1997, nemlig:
 - skibe, som er konstrueret med et enkelt dæk, topsidetanke og hoppertanke (kimingssidetanke) i lastrummene, og hvis primære formål er at transportere tørlast i bulk, eller
 - malmskibe, dvs. søgående skibe med et enkelt dæk, to langsskibsskotter og dobbeltbund i hele lastrummet, hvis formål er at transportere malm i de midterste lastrum alene, eller
 - kombinationsskibe som defineret i regel II-2/3.27 i SOLAS-konventionen af 1974.

(*) Datoen for dette direktivs vedtagelse.

(³) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnekontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/97/EF (EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67).

(¹) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(²) EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

- 5) Ved »masegods i bulk« eller »fast bulklast« forstås fast bulklast som defineret i regel XII/1.4 i SOLAS-konventionen af 1974, bortset fra korn.
- 6) Ved »korn« forstås korn som defineret i regel VI/8.2 i SOLAS-konventionen af 1974.
- 7) Ved »terminal« forstås ethvert fast, flydende og mobilt anlæg, der er udstyret og benyttes til lastning og losning af fast bulklast i og fra bulkskibe.
- 8) Ved »terminaloperatør« forstås ejeren af en terminal eller enhver organisation eller person, som ejeren har overdraget ansvaret for lastning eller losning af et bestemt bulkskib i terminalen.
- 9) Ved »terminalrepræsentant« forstås enhver person, der er udpeget af terminaloperatøren og har det overordnede ansvar for og beføjelser til at forestå forberedelserne til lastning og losning, selve operationen og afslutningen af terminalens lastning og losning af et bestemt bulkskib.
- 10) Ved »skibsfører« forstås føreren af et bulkskib eller den officer, føreren af skibet har udpeget til at forestå lastning eller losning.
- 11) Ved »anerkendt organisation« forstås en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets direktiv 94/57/EF⁽¹⁾.
- 12) Ved »flagstatens administration« forstås de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag bulkskibet har ret til at føre.
- 13) Ved »havnestatens kontrolmyndighed« forstås de myndigheder i medlemsstaterne, som er bemyndiget til at udøve kontrollen i direktiv 95/21/EF.
- 14) Ved »kompetent myndighed« forstås en national, regional eller lokal offentlig myndighed i en medlemsstat, som ved national lov er bemyndiget til at implementere og håndhæve dette direktivs krav.
- 15) Ved »informationer om ladning« forstås de informationer om ladning, som kræves i regel VI/2 i SOLAS-konventionen af 1974.
- 16) Ved »laste- eller losseplan« forstås en plan, som omhandlet i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974, og som er udformet som vist i appendiks 2 til BLU-koden.
- 17) Ved »sikkerhedscheckliste for skib/havn« forstås en checkliste, som omhandlet i kapitel 4 i BLU-koden, og som er udformet som vist i appendiks 3 til BLU-koden.
- 18) Ved »deklaration om massefylden af fast bulklast« forstås de informationer om lastens massefylde, som skal angives i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konventionen af 1974.

Artikel 4

Krav vedrørende bulkskibes driftsmæssige egnethed

Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at terminaloperatørerne er tilfredse med bulkskibes driftsmæssige egnethed til lastning eller losning af fast bulklast ved at kontrollere overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I.

Artikel 5

Krav vedrørende terminalernes egnethed

Medlemsstaterne forvisser sig om, at terminaloperatørerne sikrer sig med hensyn til de terminaler, som de er ansvarlige for i henhold til dette direktiv:

- 1) at terminalerne opfylder forskrifterne i bilag II
- 2) at der er udpeget en eller flere terminalrepræsentanter
- 3) at der er udarbejdet informationshæfter med de krav, som terminalen og de kompetente myndigheder stiller, og med de informationer om havn og terminal, som er opregnet i appendiks 1, punkt 1.2, til BLU-koden, og at disse informationshæfter er stillet til rådighed for førerne af de bulkskibe, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast
- 4) at et kvalitetsstyringssystem er udformet, gennemført og vedligeholdt. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med ISO 9001: 2000-standarderne eller en tilsvarende standard, som mindst opfylder alle aspekterne af ISO 9001:2000, og auditeres efter retningslinjerne i ISO 10011: 1991-standard eller en tilsvarende standard, som opfylder alle aspekterne af

⁽¹⁾ Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20). Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF (EFT L 274 af 7.10.1997, s. 8).

ISO 10011:1991. Direktiv 98/34/EF⁽¹⁾ overholdes for så vidt angår tilsvarende standarder.

Der fastsættes en overgangsperiode på tre år fra nærværende direktivs ikrafttræden til indførelse af kvalitetsstyringssystemer og yderligere et år til opnåelse af certificering.

Artikel 6

Midlertidig tilladelse

Uanset betingelserne i artikel 5, stk. 4, kan den kompetente myndighed udstede en midlertidig tilladelse til at drive virksomhed, der er gyldig i højst 12 måneder, for nyetablerede terminaler. Terminalen skal imidlertid fremlægge sin plan for gennemførelsen af et kvalitetsstyringssystem i overensstemmelse med ISO 9001: 2000-standarden eller en tilsvarende standard som nævnt i artikel 5, stk. 4.

Artikel 7

Skibsførernes og terminalrepræsentanternes pligter

Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at følgende principper vedrørende skibsførernes og terminalrepræsentanternes ansvar overholdes og følges:

- 1) Skibsførerens ansvar:
 - a) Skibets fører er til enhver tid ansvarlig for sikker lastning og losning af det bulkskib, han er fører af.
 - b) Skibets fører skal i god tid inden skibets forventede ankomst til terminalen give terminalen de informationer, der er anført i bilag III.
 - c) Før en fast bulkladning bliver lastet, skal skibets fører sikre sig, at han har modtaget de ladinginformationer, der kræves i henhold til regel VI/2.2 i SOLAS-konventionen af 1974, og, hvor det kræves, en deklaration om massefylden af fast bulklast. Disse informationer skal findes i et ladingserklæringskema som vist i appendiks 5 til BLU-koden.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37). Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

- d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører skibets fører de pligter, der er anført i bilag IV.
- 2) Terminalrepræsentantens ansvar:
 - a) Efter at have modtaget skibets første meddelelse om forventet ankomsttidspunkt giver terminalrepræsentanten skibets fører de informationer, der er anført i bilag V.
 - b) Terminalrepræsentanten skal forvisse sig om, at skibets fører underrettes tidligst muligt om de informationer, ladingserklæringskemaet indeholder.
 - c) Terminalrepræsentanten skal ufortøvet underrette skibsføreren og havnestatens kontrolmyndighed om de åbenbare mangler, som han har bemærket på et bulkskib, og som kan forringe sikkerheden under lastning og losning.
 - d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører terminalrepræsentanten de pligter, der er anført i bilag VI.

Artikel 8

Procedurer mellem skibe og terminaler

Medlemsstaterne sørger for, at der anvendes følgende procedurer ved lastning og losning af tørlast i og fra bulkskibe:

- 1) Før en fast bulkladning bliver lastet eller losset, skal skibets fører og terminalrepræsentanten være enige om en plan som fastsat i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974. Planer for lastning og losning opstilles som vist i appendiks 2 til BLU-koden, de skal indeholde IMO-nummeret på det pågældende bulkskib, og skibets fører og terminalrepræsentanten bekræfter deres accept af planen ved underskrift.

Ændringer til planen, som ifølge en af parterne kan berøre skibets eller besætningens sikkerhed, skal udarbejdes, accepteres og godkendes af begge parter i form af en revideret plan.

Skibet og terminalen opbevarer aftalte laste- og losseplaner og eventuelle senere revisioner deraf i seks måneder med henblik på enhver nødvendig kontrol af de kompetente myndigheder.

- 2) Inden lastning eller losning påbegyndes, skal sikkerhedschecklisten for skib/havn udfyldes og underskrives af både skibets fører og terminalrepræsentanten i overensstemmelse med vejledningen i appendiks 4 til BLU-koden.
- 3) Der skal etableres og opretholdes en effektiv kommunikation mellem skib og terminal, således at forespørgsler vedrørende laste- eller losseprocessen kan besvares, og således at der omgående kan reageres på en eventuel ordre fra skibets fører eller terminalrepræsentanten om at indstille lastning eller losning.
- 4) Skibsføreren og terminalrepræsentanten skal udføre laste- og losseoperationer i overensstemmelse med den aftalte plan. Terminalrepræsentanten er ansvarlig for lastningen og losningen af den faste bulkladning for så vidt angår lastrumsrækkefølge, de mængder og de laste- og losserater, der er anført i planen. Han må ikke fravige den aftalte plan, medmindre han forinden har kontaktet skibsføreren og fået dennes skriftlige godkendelse.
- 5) Når lastning eller losning er afsluttet, skal skibsføreren og terminalrepræsentanten skriftligt bekræfte, at operationen er udført i henhold til planen, herunder eventuelle aftalte ændringer. I tilfælde af losning skal en sådan bekræftelse indeholde en erklæring om, at lastrummene er blevet tømt og rengjort til skibsførerens tilfredshed, såvel som fortegnelser over enhver skade som skibet har lidt og enhver udført reparation.

Artikel 9

De kompetente myndigheders rolle

1. Medlemsstaterne skal sørge for, at deres kompetente myndigheder nægter eller standser lastning eller losning af fast bulkladning, hvis der er klare tegn på, at skibets eller besætningens sikkerhed derved vil blive forringet, uden dog at skibsførerens rettigheder og forpligtelser i henhold til regel VI/7.7 i SOLAS-konventionen af 1974 derved indskrænkes.
2. I tilfælde, hvor den kompetente myndighed underrettes om uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne i artikel 8, skal den kompetente myndighed gribe ind, hvis det er påkrævet af hensyn til sikkerheden og/eller havmiljøet.

Artikel 10

Udbedring af skader, der er forvoldt under lastning eller losning

1. Hvis der opstår skade på skibets struktur eller udstyr under lastning eller losning, skal terminalrepræsentanten rapportere det til skibets fører, og skaden skal om nødvendigt udbedres.
2. Hvis skaderne kan svække skrogets styrke eller vandtæthed eller de tekniske hovedsystemer på skibet, skal flagstatens administration eller en organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, og havnestatens kontrolmyndighed underrettes af terminalrepræsentanten og/eller skibsføreren. Beslutningen om, hvorvidt udbedring skal finde sted umiddelbart eller kan udsættes, træffes af havnestatens kontrolmyndighed under behørig hensyntagen til eventuelle udtalelser fra flagstatens administration eller den organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, og fra skibsføreren. Hvis det anses for nødvendigt, at udbedringen finder sted umiddelbart, foretages den til skibsførerens og den kompetente myndigheds tilfredshed, før skibet forlader havnen.
3. Når en beslutning efter stk. 2 skal træffes, kan havnestatens kontrolmyndighed søge støtte hos en anerkendt organisation om undersøgelse af skadernes omfang og vurdering af, om udbedring skal ske umiddelbart eller kan udsættes.

4. Denne artikel finder anvendelse med forbehold af direktiv 95/21/EF.

Artikel 11

Overvågning og rapportering

1. Medlemsstaterne overvåger løbende, at terminalerne opfylder kravene i artikel 5, nr. 1, artikel 7, nr. 2, og artikel 8. Overvågningsproceduren omfatter uanmeldt inspektion under lastning og losning.

Desuden overvåger medlemsstaterne, at terminalerne opfylder kravene i artikel 5, nr. 4, ved udløbet af den periode, der er fastsat i nævnte nummer og, for nyetablerede terminaler, ved udløbet af den i artikel 6 fastsatte periode.

2. Medlemsstaterne sender hvert tredje år Kommissionen en rapport om resultaterne af overvågningen. Rapporten skal desuden indeholde en vurdering af, om de harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skibe og terminaler i dette direktiv er effektive. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året efter de tre år, den omhandler.

Artikel 12

Evaluerings

Kommissionen skal forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport om driften af systemet som fastsat i dette direktiv på grundlag af medlemsstaternes rapporter som omhandlet i artikel 11, stk. 2. I denne rapport skal det også vurderes, om det er nødvendigt at fortsætte medlemsstaternes rapportering som omhandlet i artikel 11, stk. 2.

Artikel 13

Underretning af IMO

Formandskabet for Rådet, på vegne af medlemsstaterne, og Kommissionen skal samlet informere IMO om vedtagelsen af direktivet under henvisning til punkt 1.7 i bilaget til IMO-resolution A.797(19).

Artikel 14

Forskriftsudvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF⁽¹⁾, i det følgende benævnt »udvalget«.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).

Artikel 15

Ændringsprocedure

1. Definitionerne i artikel 3, nr. 1-6, nr. 15 og nr. 18, henvisninger til internationale konventioner og koder, henvisninger til IMO-resolutioner og -cirkulæreskrivelser, henvisninger til ISO-standarder og henvisninger til fællesskabsretsakter samt bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 14, stk. 2, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med internationale regler og fællesskabsregler, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter vedtagelse af direktivet, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

2. Efter proceduren i artikel 14, stk. 2, kan bestemmelser om gennemførelse af procedurerne i direktivet vedtages og indsættes i artikel 8 og bilagene, og medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser i artikel 11, stk. 2, og artikel 12, kan ændres eller ophæves, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

Artikel 16

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 17

Anvendelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den ... (*) de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den ... (**).

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) Første dag i den 25. måned efter dette direktivs ikrafttræden.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 18

Ikrafttræden

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

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

*BILAG I***KRAV TIL BULKSKIBES DRIFTSMÆSSIGE EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST**

(som omhandlet i artikel 4)

Bulkskibe, der anløber terminaler i medlemsstaterne for at laste eller losse fast bulklast, kontrolleres for, om følgende krav er opfyldt:

- 1) Skibene skal have hensigtsmæssigt konstruerede lastrum og lugeåbninger af tilstrækkelig størrelse til, at fast bulklast kan lastes, stuves, trimmes og losses på tilfredsstillende måde.
- 2) Lasteluger skal være forsynet med identifikationsnumre svarende til dem, der benyttes i laste- og losseplaner. Disse numre skal have en sådan placering, størrelse og farve, at de er klart synlige og identificerbare for dem, der betjener terminalens laste- og lossemateriel.
- 3) Lasteluger, lugebetjeningssystemer og sikkerhedsudstyr skal være i forsvarlig driftsmæssig stand og må kun benyttes til det tilsigtede formål.
- 4) Hvis der er monteret indikatorlys til angivelse af slagside, skal det ved prøvning inden lastning eller losning kontrolleres, at de virker.
- 5) Hvis skibet skal være forsynet med et godkendt lasteinstrument, skal dette være certificeret og i stand til at beregne forskydningskræfter under lastning eller losning.
- 6) Fremdrifts- og hjælpemaskineri skal være i forsvarlig driftsmæssig stand.
- 7) Dæksudstyr til forøgning og opankring skal være funktionsdygtigt og i forsvarlig stand.

—

*BILAG II***KRAV TIL TERMINALERS EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST**

(som omhandlet i artikel 5, nr. 1)

- 1) Der skal ved terminalen kun tages imod sådanne bulkskibe til lastning og losning af fast bulklast, som uden fare kan lægge til ved laste- og losseanlægget, bl.a. under hensyntagen til vanddybden ved kajpladsen, skibets største mål, fortøjningsarrangementer, fenderarrangementer, sikre adgangsveje og mulige forhindringer for laste- og losseoperationer.
- 2) Terminalens laste- og lossemateriel skal være behørigt certificeret og i god vedligeholdelsesstand samt opfylde relevante regler og standarder, og det må kun betjenes af behørigt uddannet og eksamineret personale.
- 3) Terminalens personale skal være uddannet i de aspekter af sikker lastning og losning af bulkskibe, der svarer til deres ansvar. Under uddannelsen skal kursisterne gøres bekendt med de generelle farer ved lastning og losning af fast bulklast og med, hvilke uheldige virkninger ukorrekte laste- og losseoperationer kan have på skibets sikkerhed.
- 4) Terminalens personale, der deltager i laste- og losseoperationer, skal være udstyret med og benytte personlige værnemidler og være tilstrækkelig udhvilet til, at der ikke sker uheld som følge af træthed.

BILAG III

INFORMATIONER, SOM SKIBETS FØRER SKAL FORSYNE TERMINALEN MED

(som omhandlet i artikel 7, nr. 1, litra b))

- 1) Skibets forventede ankomsttid ud for havnen tidligst muligt. Dette skøn ajourføres efter behov.
- 2) På tidspunktet for første underretning om ankomsttidspunkt:
 - a) navn, kaldesignal, IMO-nummer, nationalitet og hjemsted
 - b) laste- og losseplan med angivelse af ladningens størrelse, stuvning efter luger, lastnings- og losningsrækkefølge samt hvilken mængde der skal lastes eller losses ad gangen
 - c) dybgang ved ankomst og forventet dybgang ved afsejling
 - d) tidsforbrug til ballastning og deballastning
 - e) skibets længde overalt, dets bredde og længden af lastearealet regnet fra forreste karm på den forreste luge til agterste karm på den agterste af de luger, hvorigennem ladningen skal lastes eller losses
 - f) afstanden fra vandlinjen til den første af de luger, hvorigennem der skal lastes eller losses, og afstanden fra skibssiden til lugeåbningen
 - g) placeringen af skibets falderebstrappe
 - h) mastehøjde
 - i) beskrivelse af skibets eget laste- og losseudrustning og dets kapacitet
 - j) antal fortøjninger og deres type
 - k) særlige ønsker, f.eks. om trimning eller kontinuerlig måling af ladningens fugtighedsindhold
 - l) nærmere oplysninger om eventuelt påkrævede reparationer, som kan forsinke anløb, påbegyndelse af lastning eller losning eller skibets afsejling efter afsluttet lastning og losning
 - m) andre informationer om skibet, som terminalen måtte bede om.

BILAG IV

SKIBSFØRERENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 7, nr. 1, litra d))

Før og under lastning og losning skal skibets fører sørge for følgende:

- 1) Skibets ansvarshavende officer skal lede lastning og losning af ladningen og udtømning og indtag af ballastvand.
- 2) Fordelingen af ladning og ballastvand skal overvåges under hele laste- eller losseprocessen for at sikre, at skibets konstruktion ikke overbelastes.
- 3) Skibet skal holdes på ret køl; kræves der af driftsmæssige årsager en vis slagside, skal den holdes så lille som mulig.
- 4) Skibet skal være solidt fortøjet, idet der tages hensyn til lokale vejrforhold og vejrudsigter.
- 5) Der skal være tilstrækkelig mange menige om bord til at korrigere fortøjninger og så mange, som er påkrævet normalt og i nødsituationer, idet der tages hensyn til, at besætningen skal have tilstrækkelig hvile til, at træthed undgås.
- 6) Terminalrepræsentanten skal gøres opmærksom på behovet for trimning af lasten, som skal følge procedurerne i IMO-kodeksen for sikker praksis for fast bulklast.
- 7) Terminalrepræsentanten skal gøres opmærksom på behovet for afpasning af deballastning eller ballastning og laste- og losserater for skibet og på enhver afvigelse fra deballastnings- eller ballastningsplanen og andre forhold, der kan have betydning for lastning eller losning af ladningen.
- 8) Ballastvand skal udtømmes med rater som aftalt i lasteplanen og må ikke føre til oversvømmelse af kaj eller tilstødende fartøjer. Er det uhensigtsmæssigt at udtømme al ballast fra skibet inden trimningsfasen under lastningen, aftaler skibets fører med terminalrepræsentanten, hvornår og hvor længe det kan blive nødvendigt at indstille lastningen.
- 9) Det skal være aftalt med terminalrepræsentanten, hvad der skal foretages i tilfælde af regn eller andet omslag i vejret, hvis ladningen er af en sådan art, at der kan opstå fare ved et sådant omslag.
- 10) Der må ikke udføres nitning, svejsning mv. (»hot work«) om bord på skibet eller i nærheden af skibet, mens det ligger ved kaj, undtagen hvis terminalrepræsentanten giver sin tilladelse dertil og alle den kompetente myndigheds krav er opfyldt.
- 11) Der skal føres nøje tilsyn med laste- og losseoperationer og med skibet i lastningens og losningens afsluttende faser.
- 12) Der skal omgående gives varsel til terminalrepræsentanten, hvis laste-losseprocessen har medført skade, har skabt en farlig situation, eller den er ved at opstå.
- 13) Terminalrepræsentanten skal underrettes, når den endelige trimning af skibet skal påbegyndes, således at transportøren kan tømmes.
- 14) Losning fra bagbords side skal nøje afpasses efter losning fra styrbords side i samme lastrum, så skibets konstruktion ikke vrides.
- 15) Ved ballastning af et eller flere lastrum skal der tages hensyn til faren for udledning af brændbare dampe fra lastrummene, og der skal træffes sikkerhedsforanstaltninger, inden der tillades nitning, svejsning mv. i nærheden af eller over sådanne lastrum.

BILAG V

INFORMATIONER, SOM TERMINALEN SKAL FORSYNE SKIBETS FØRER MED

(som omhandlet i artikel 7, nr. 2, litra a))

- 1) Navnet på den kaj, hvor lastning eller losning skal finde sted, og forventet tid til anløb og gennemførelse af lastning eller losning⁽¹⁾
- 2) specifikationer for laste- og lossemateriel, herunder terminalens nominelle laste- eller losserate, antallet af laste- eller losserør, der vil blive anvendt, og det tidsrum, der forventes at skulle bruges til lastning af hver portion eller til hver fase af losningen
- 3) særlige kendetegn ved kaj eller mole, som skibets fører har brug for at kende til, herunder placeringen af faste og mobile forhindringer, fendere, pullerter og fortøjningsarrangementer
- 4) mindste vanddybde ved kajpladsen og i indsejlings- og afsejlingsløb⁽¹⁾
- 5) vandets massefylde ved kajpladsen
- 6) største afstand fra vandlinjen til øverste kant på lastelugernes dæksel eller karm, alt efter hvad der er relevant for lastning og losning, samt største mastehøjde
- 7) landgangs- og adgangsarrangementer
- 8) hvilken side af skibet, der skal ligge an mod kajen
- 9) største tilladte sejlhastighed mod molen og om der er slæbebåde til rådighed, deres type og pæletræk
- 10) lasterækkefølgen for de enkelte ladningsenheder og eventuelle andre restriktioner, hvis ladningen ikke kan føres om bord i vilkårlig rækkefølge og i vilkårlige lastrum, som passende for skibet
- 11) eventuelle egenskaber ved den ladning, der skal lastes, som kan forårsage fare, hvis den kommer i berøring med ombordværende ladning eller ladningsrester
- 12) foreløbige informationer om forslag til laste- eller losseoperationer eller om ændring af eksisterende laste- eller losseplaner
- 13) om terminalens laste- og lossemateriel er fast, eller om der er begrænsninger for dets bevægelighed
- 14) påkrævede fortøjninger
- 15) varsel om usædvanlige fortøjningsarrangementer
- 16) eventuelle restriktioner for ballastning eller deballastning
- 17) maksimal afsejlingsdybgang, som den kompetente myndighed tillader, samt
- 18) andet vedrørende terminalen, som skibsføreren måtte bede om.

⁽¹⁾ Informationer om forventede anløbs- og afsejlingstider og om mindste vanddybde ved kajpladsen skal løbende ajourføres og videregives til skibets fører, efterhånden som nye forventede ankomsttidspunkter modtages. Informationer om mindste vanddybde i indsejlings- og afsejlingsløb skal gives af enten terminal eller den kompetente myndighed.

BILAG VI

TERMINALPRÆSENTANTENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 7, nr. 2, litra d))

Før og under lastning og losning skal terminalrepræsentanten

- 1) give skibets fører navnene på det terminal- eller befragterpersonale, som er ansvarlige for laste- og losseoperationer, og som er skibsførerens kontaktpersoner, samt procedurer for, hvordan kontakten etableres
- 2) træffe alle forholdsregler mod, at laste- og lossemateriel forårsager skader på skibet, og underrette skibets fører, hvis det alligevel sker
- 3) sikre, at skibet holdes på ret køl, eller at det har så lille slagside som muligt, hvis en sådan er påkrævet af hensyn til lastning eller losning
- 4) sikre, at losningen af bagbordssiden nøje svarer til losningen af styrbordssiden i samme lastrum for at undgå, at skibet bliver vredet
- 5) i tilfælde af ladninger med høj massefylde, eller hvis en enkelt grabfuld er stor, advare skibets fører om, at der kan forekomme høj lokal stødlignende belastning af skibets konstruktion, indtil tanktoppen er helt dækket af ladningen, især hvis der tillades frit fald fra stor højde og der udvises særlig forsigtighed, når lasteoperationen påbegyndes i de enkelte lastrum
- 6) sørge for, at der i alle faser og med hensyn til alle aspekter af laste- og losseoperationer er enighed mellem skibets fører og terminalrepræsentanten, og at skibets fører bliver underrettet om enhver ændring i den aftalte lasterate og om den indladte vægt efter hver lastet portion
- 7) føre et register over vægt og anbringelse af lastet og losset ladning og sikre, at vægten i de enkelte lastrum ikke afviger fra den aftalte laste- eller losseplan
- 8) sikre, at lasten trimmes ved lastning og losning i overensstemmelse med skibsførerens krav
- 9) sørge for, at der i den ladmængde, der er påkrævet til at nå afsejlingsdybgang og -trim, tages højde for, at alt gods skal være tømt af terminalens transportør, når lastningen er tilendebragt. Hertil skal terminalrepræsentanten underrette skibets fører om den nominelle tonnage indeholdt i terminalens transportanlæg og om eventuelle krav til tømning af transportanlægget ved lastningens afslutning
- 10) hvad losning angår, give skibets fører tidligst muligt varsel, når det agtes at øge eller mindske det antal losseenheder, der er i brug, og give skibets fører besked, når losning fra det enkelte lastrum anses for afsluttet
- 11) sørge for, at der ikke foretages nitning, svejsning mv. («hot work») om bord på skibet eller i nærheden af skibet, mens det ligger ved kaj, undtagen hvis skibets fører giver sin tilladelse dertil og alle den kompetente myndigheds krav er opfyldt.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Som led i den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i EF-traktaten) og efter Europa-Parlamentets førstebehandling den 13. februar 2001 ⁽¹⁾ fastlagde Rådet den 28. juni 2001 sin fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om harmoniserede krav til og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe.

Formålet med direktivudkastet er at forbedre bulkskibes sikkerhed. Med henblik herpå skal der ske harmoniseret gennemførelse af principperne og bestemmelserne i IMO's resolutioner (navnlig IMO's praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, »BLU-koden«), som tager sigte på at nedbringe risikoen for at slide for meget på bulkskibes konstruktion under lastning og losning. Dette omfatter krav til indretningen af terminaler, laste- og losseprocedurerne, de offentlige myndigheders tilsyn og reparation af skader, der sker under arbejdet.

Rådet har i sin holdning taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandling og Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse ⁽²⁾ samt Kommissionens ændrede forslag ⁽³⁾.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet tilslutter sig det generelle princip i Kommissionens forslag om, at bulkskibes sikkerhed skal forbedres, især ved at gennemføre et instrument i Fællesskabet, som Den Internationale Søfartsorganisation har vedtaget, BLU-koden, der indeholder internationalt anerkendte retningslinjer på dette område. Rådet har derfor kun foretaget nogle tekniske ændringer og gjort nogle passager klarere med henblik på anvendelse af nærhedsprincippet, således at det bliver lettere at anvende direktivet i praksis og sikre retlig klarhed.

Den fælles holdning indeholder følgende hovedelementer:

- a) der fastsættes tekniske egnedetskriterier for terminaler, der modtager bulkskibe, bl.a. et krav om et certificeret kvalitetsstyringssystem
- b) terminaloperatørerne skal udpege terminalrepræsentanter med et overordnet ansvar for sikkerheden i forbindelse med lastning og losning af bulkskibe i terminalen
- c) der udarbejdes en laste- og losseplan, og skibsførerens og terminalrepræsentantens ansvar fastlægges klart
- d) der etableres procedurer for en tilstrækkelig kommunikation mellem skibet og terminalen
- e) medlemsstaternes kompetente myndigheder har bemyndigelse til at gribe ind, hvis skibets eller besætningens sikkerhed bringes i fare i forbindelse med lastning og losning
- f) der etableres procedurer for udbedring af skader på skibet under lastning og losning.

⁽¹⁾ EFT C 276 af 1.10.2001, s.

⁽²⁾ EFT C 14 af 16.1.2001, s. 37. Regionsudvalget blev hørt, men besluttede ikke at afgive udtalelse.

⁽³⁾ EFT C 180 E af 26.6.2001, s. 273.

På baggrund heraf har Rådet foretaget følgende tilpasninger i Kommissionens forslag:

- Rådet har gjort direktivets anvendelsesområde tydeligere ved at udelukke terminaler, der kun undtagelsesvis modtager bulkskibe, og tilfælde, hvor kun det pågældende bulkskibs udstyr bruges til lastningen og losningen. Det er dog understreget, at bestemmelserne i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) under alle omstændigheder skal overholdes (artikel 2)
- terminaler får mulighed for også at få certificeret deres kvalitetsstyringssystem efter standarder svarende til den nævnte ISO-standard. Da certificeringsprocessen tager tid, og der kun er et begrænset antal organisationer, der er kompetente til at udstede certifikater, har man desuden fundet det rimeligt at fastsætte en overgangsperiode, hvori terminalerne kan opnå certificering, og en mulighed for, at nye terminaler kan tages i brug, medens certificeringen foretages (artikel 5 og 6).

Der er desuden foretaget følgende mindre ændringer i Kommissionens forslag:

- Direktivets titel er ændret, således at ordet »harmoniserede« udtrykkeligt går på både krav og procedurer.
- Stk. 4 er tilføjet i artikel 10, således at det fremgår klart, at denne artikels bestemmelser om udbedring af skader på skibe ikke berører havnestatskontrolmyndighedernes beføjelser til at gribe ind i henhold til direktiv 95/21/EF i tilfælde af mangler ved skibe.
- For at udgå en urimelig administrativ byrde har Rådet forlænget rapportperioden, der var på to år for medlemsstaternes rapporter om overvågningen af direktivets opfyldelse (artikel 11, stk. 2).
- Affattelsen vedrørende udvalgsproceduren er bragt i overensstemmelse med etableret praksis (artikel 12 og 13)⁽¹⁾.
- Punkt 3 i bilag II i Kommissionens forslag vedrørende kalibrering af vejeudstyr er udeladt, da Rådet mener, at dette spørgsmål er dækket af gældende lovgivning.
- Punkt 3, 4 og 8 er tilføjet i bilag VI (taget fra BLU-koden), da de anses for at være relevante sikkerhedsaspekter, som terminalrepræsentanten skal overholde.

III. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

På baggrund af ovennævnte vejledende principper har Rådet helt eller delvis fulgt 12 af de 15 ændringsforslag fra Europa-Parlamentet. Bortset fra nogle tilpasninger i affattelsen kan følgende anføres:

- med hensyn til eventuelle kommercielle interesser fra de kompetente myndigheders side i terminalerne har Rådet foretrukket ikke at udvide direktivets anvendelsesområde og foregribe medlemsstaternes forskellige administrative modeller for forbindelserne mellem terminaler og myndigheder og har derfor henvist til sikkerhedsrelaterede foranstaltninger fra myndighedernes side, der skal træffes uafhængigt af kommercielle interesser (betragtning 14)
- med hensyn til definitionen af terminalrepræsentanter har Rådet udbygget Europa-Parlamentets ændring for at sikre, at ansvaret defineres klart, og at der kan udpeges et tilstrækkeligt antal terminalrepræsentanter (artikel 3, nr. 9).

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Se også f.eks. artikel 14 i direktiv 2000/59/EF af 27 november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

Rådet har fraveget Europa-Parlamentets udtalelse med hensyn til følgende tre ændringer:

- i overensstemmelse med nærhedsprincippet og efter etableret praksis i Fællesskabets søfartslovgivning har Rådet fastholdt Kommissionens forslag vedrørende definitionen af »kompetente myndigheder«, således at det overlades til medlemsstaten at udpege den myndighed, der skal have ansvaret for direktivets anvendelse, efter deres interne administrative struktur (artikel 3, nr. 14); af samme grund kan Rådet ikke acceptere, at en bestemt myndighed, nemlig havnestatskontrolmyndigheden, nævnes i betragtning 14
 - for at udgå en urimelig administrativ byrde har Rådet ment, at der ikke er grund til at kræve, at alle skader på skibe skal anmeldes til klassifikationsselskabet, men at kun mere alvorlige skader skal anmeldes, jf. artikel 10, stk. 2 (stk. 1)
 - Rådet har fulgt Kommissionen og kan ikke acceptere, at tilsyn med »hot work« om bord på skibe udelades af terminalrepræsentantens pligter, da dette kunne anfægte hans rolle som den, der skal sørge for sikkerheden i forbindelse med lastning og losning. Rådet mener, at direktivets gennemførelse ikke anfægter skibsførerens myndighed over alle aktiviteter om bord, men tværtimod øger sikkerheden, f.eks. ved at forpligte terminalrepræsentanten til at standse lastning og losning, hvis der udføres »hot work« om bord (bilag VI, punkt 11).
-