

De Europæiske Fællesskabers Tidende

ISSN 0378-6994

L 46

40. årgang

17. februar 1997

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

- ★ Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil 1
- ★ Rådets direktiv 96/97/EF af 20. december 1996 om ændring af direktiv 86/378/EØF om gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder inden for de erhvervstilknyttede sociale sikringsordninger 20
- ★ Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe 25

II *Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

Rådet

- ★ Protokol om fastsættelse for perioden 3. maj 1996 til 2. maj 1999 af de fiskerimuligheder og den finansielle godtgørelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og regeringen for Folkerepublikken Angola om fiskeri ud for Angola 57
- ★ Protokol om fastsættelse for perioden 1. juni 1996 til 31. maj 1999 af de fiskerimuligheder og den finansielle modydelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og regeringen for Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe om fiskeri ud for São Tomé og Príncipe 76

Pris: 19,50 ECU

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for rammerne af landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS DIREKTIV 96/96/EF

af 20. december 1996

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁴⁾ har adskillige gange været genstand for væsentlige ændringer; i forbindelse med nye ændringer af dette direktiv bør der, med henblik på at skabe klarhed, foretages en sammenskrivning til en enkelt tekst;

(2) i forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører;

(3) den voksende vejtrafik og de derved forøgede farer og skadevirkninger stiller alle medlemsstater over for sikkerhedsproblemer af lignende art og alvor;

(4) de nuværende kontrolnormer og -metoder varierer fra den ene medlemsstat til den anden, og denne situation medfører uensartethed med hensyn til sikkerheden og miljøvenligheden af de kontrolrede køretøjer, der anvendes i medlemsstaterne; endvidere kan denne situation indvirke på konkurrencevilkårene for transportører i de forskellige medlemsstater;

(5) det er derfor nødvendigt i videst muligt omfang at harmonisere bestemmelserne om tidsintervaller mellem sådanne eftersyn samt om de tvungne kontrolpunkter;

(6) kontrollen med ibrugtagne køretøjer bør være relativt enkel, hurtig og billig;

(7) der bør derfor i særdirektiver fastsættes EF-minimumsnormer og -metoder for kontrol på de i bilag II anførte punkter;

(8) i en overgangsperiode anvendes de nationale normer fortsat på de punkter, der ikke er omfattet af særdirektiver;

(9) det er nødvendigt, at der foretages en hurtig tilpasning til den tekniske udvikling af de normer og metoder, der fastsættes i særdirektiverne, og for at lette gennemførelsen af de nødvendige foranstaltninger i så henseende må der indføres en procedure med et nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i et udvalg for tilpasning af den tekniske kontrol til den tekniske udvikling;

(10) for bremsesystemers vedkommende er det for tidligt allerede nu at fastsætte normer for indstillingen af lufttryk, luftpumpernes ydeevne mv. på grund af de forskellige testudstyr og -metoder, der anvendes i Fællesskabet;

⁽¹⁾ EFT nr. C 193 af 4. 7. 1996, s. 5 og 31.

⁽²⁾ EFT nr. C 39 af 12. 2. 1996, s. 24.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29. februar 1996 (EFT nr. C 78 af 18. 3. 1996, s. 27), Rådets fælles holdning af 18. juni 1996 (EFT nr. C 248 af 26. 8. 1996, s. 49) og Europa-Parlamentets afgørelse af 24. oktober 1996 (EFT nr. C 347 af 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/23/EF (EFT nr. L 147 af 14. 6. 1994, s. 6).

- (11) det er hensigten at ændre dette direktiv yderligere for at harmonisere og forbedre kontrolmetoderne;
- (12) så længe prøvningsprocedurer og -praksis ikke er harmoniseret, må medlemsstaterne selv vurdere, hvilken prøvningsprocedure de ønsker at benytte til at kontrollere, om køretøjerne opfylder kravene til bremsning;
- (13) medlemsstaterne skal inden for deres eget kompetenceområde overvåge kvaliteten af og fremgangsmåden for den tekniske kontrol med motorkøretøjer;
- (14) Kommissionen bør nøje kontrollere den praktiske gennemførelse af dette direktiv og regelmæssigt underrette Europa-Parlamentet og Rådet om de opnåede resultater;
- (15) alle, der har med teknisk kontrol at gøre, erkender, at kontrolmetoden, især med hensyn til om køretøjet kontrolleres, når det er lastet, delvis lastet eller tomt, indvirker på, i hvor høj grad kontrolpersonalet har tillid til den tekniske kontrol med bremse-systemet;
- (16) forskrifter for bremsevirkningens referenceværdier med forskellig last for det enkelte motorkøretøj vil kunne bidrage til at genoprette denne tillid, og dette direktiv tillader kontrol efter denne fremgangsmåde som et alternativ til kontrol af overholdelse af minimumsværdierne for bremsevirkningen for hver kategori af motorkøretøjer;
- (17) hvad angår bremsesystemer, omfatter dette direktiv hovedsagelig motorkøretøjer, der er typegodkendt efter bestemmelserne i direktiv 71/320/EØF ⁽¹⁾, skønt det erkendes, at visse typer motorkøretøjer er blevet godkendt på grundlag af nationale standarder, som kan være forskellige fra kravene i dette direktiv;
- (18) medlemsstaterne kan udvide bremsekontrollen til køretøjer eller kontrolpunkter, der ikke er omfattet af dette direktiv;
- (19) medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden;
- (20) formålet med dette direktiv er ved hjælp af regelmæssig kontrol af motorkøretøjers udstødning at holde denne nede på et lavt niveau i hele den periode, hvor køretøjerne er i brug, samt at sikre, at kraftigt forurenende køretøjer tages ud af drift, indtil de igen fungerer korrekt;
- (21) en forkert indstilling af motoren og en utilstrækkelig vedligeholdelse heraf skader både motoren og det omgivende miljø som følge af øget brændstofforbrug og forurening; miljøvenlige transportformer bør fremmes;
- (22) for motorer med kompressionstænding (dieselmotorer) anses målingen af udstødningens røgtæthed for at være en tilstrækkelig præcis indikator for køretøjets vedligeholdelsesstand med hensyn til emissioner;
- (23) for motorer med styret tænding (benzinmotorer) anses målingen af køretøjets CO-emissioner fra udstødningsrøret, der foretages ved tomgangshastighed, for at være en tilstrækkeligt præcis indikator for køretøjets vedligeholdelsesstand med hensyn til emission;
- (24) det må antages, at procenten af køretøjer, der nægtes godkendelse ved kontrollen som følge af fejl ved udstødningen, vil blive høj, såfremt køretøjerne ikke bliver rutinemæssigt vedligeholdt;
- (25) for de benzindrevne køretøjers vedkommende, hvor en typegodkendelse forudsætter, at de er udstyret med avancerede emissionskontrolsystemer såsom trevejskatalysator, der styres af en lambda-sonde, bør normerne for den periodiske kontrol med køretøjernes emission være strengere end for traditionelle køretøjer;
- (26) medlemsstaterne kan om nødvendigt udelukke visse kategorier af motorkøretøjer, der anses for at være af historisk betydning, fra direktivets anvendelsesområde; de kan også fastlægge deres egne standarder for kontrol af disse motorkøretøjer; denne mulighed bør ikke medføre, at der anvendes standarder, der er strengere end dem, som motorkøretøjet oprindeligt skulle opfylde;
- (27) dette direktiv skal gradvis tilpasses for at tage hensyn til fremskridt, der gøres med hensyn til konstruktion af motorkøretøjer, og som vil kunne lette kontrollen af ibrugtagne køretøjer, samt til de fremskridt, der gøres med hensyn til kontrolmetoder, der bedre afspejler forholdene under den faktiske brug af køretøjet;
- (28) Rådets direktiv 92/6/EØF ⁽²⁾ kræver montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer;

⁽¹⁾ Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT nr. L 202 af 6. 9. 1971, s. 37). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 af 22. 8. 1991, s. 21).

⁽²⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT nr. L 57 af 2. 3. 1992, s. 27).

- (29) indtil der er sket en udvikling i teknologien inden for hastighedsbegrænsende anordninger, som gør det muligt at lette kontrollen hermed, kan der dog ved den tekniske kontrol allerede nu foretages en række undersøgelser af visse elementer, når dette er muligt;
- (30) på nuværende tidspunkt er det op til medlemsstaterne at bestemme, hvilken måde de finder mest hensigtsmæssig til kontrol af, at hastighedsbegrænsende anordninger fungerer korrekt; hensigten er, at kontrolprocedurer og krav med tiden skal harmoniseres;
- (31) Kommissionen agter at foretage en vurdering af de praktiske erfaringer med, om hastighedsbegrænsende anordninger fungerer korrekt, og aflægge beretning for Rådet herom; beretningens konklusioner skal danne grundlag for eventuelle forslag om bestemmelser vedrørende de fremtidige hastighedsbegrænsende anordninger;
- (32) der stilles samme tekniske krav til hyrevogne og ambulancer som til personbiler; kontrolpunkterne kan være de samme, hvorimod der er forskel i kontrolhyppigheden;
- (33) i betragtning af foranstaltningens virkninger i den berørte sektor er de i dette direktiv omhandlede fællesskabsforanstaltninger — under hensyn til subsidiaritetsprincippet — nødvendige for, at det ønskede mål kan nås, nemlig at reglerne for teknisk kontrol harmoniseres, således at konkurrencen mellem transportvirksomhederne ikke forvrides, og det garanteres, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt; disse mål kan ikke nås på tilfredsstillende måde af medlemsstaterne hver for sig;
- (34) medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelsen i den nationale lovgivning og anvendelsen af de ophævede direktiver berøres ikke af dette direktiv —

sættevogne til disse køretøjer underkastes en periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med dette direktiv, navnlig dets bilag I og II.

2. De køretøjskategorier, der skal afprøves, den tekniske kontrols hyppighed og de tvungne kontrolpunkter er anført i bilag I og II.

Artikel 2

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten, af offentlige særligt udpegede organisationer, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virker under dens direkte tilsyn. Medlemsstaterne skal sikre, at kontrollen er objektiv og af høj kvalitet; dette gælder især, når der er tale om tekniske kontrolcentre, der samtidig virker som autoværksteder.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv.

Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen.

2. Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat, samt dets påhængsvogn eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.

3. Medlemsstaterne anvender de relevante procedurer for — så vidt som det er praktisk muligt — at sikre, at bremsevirkningen i motorkøretøjer, der er indregistreret inden for deres område, opfylder kravene i dette direktiv.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. I hver medlemsstat skal motordrevne køretøjer, der er registreret i denne medlemsstat, samt påhængsvogne og

KAPITEL II

Undtagelser og fravigelser

Artikel 4

1. Medlemsstaterne kan udelukke forsvarets, politiets og brandvæsenets køretøjer fra dette direktivs anvendelsesområde.
2. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen udelukke visse køretøjer, som anvendes under særlige

forhold, samt køretøjer, som ikke eller næsten ikke benytter det offentlige vejnet, herunder køretøjer, der anses for at være af historisk betydning, og som er bygget før den 1. januar 1960, eller som midlertidigt er ude af drift, fra dette direktivs anvendelsesområde eller anvende særlige bestemmelser for dem.

3. Medlemsstaterne kan efter samråd med Kommissionen fastsætte deres egne standarder for kontrol af køretøjer, der anses for at have historisk betydning.

Artikel 5

Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne:

- fremskynde datoen for den første tvungne tekniske kontrol, samt eventuelt underkaste køretøjet en kontrol forud for dets registrering
- afkorte intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn
- gøre den tekniske kontrol af frivilligt udstyr tvungen
- forhøje antallet af kontrolpunkter
- udvide den periodiske kontrol til også at omfatte andre kategorier af køretøjer
- foreskrive yderligere særlig kontrol
- kræve højere minimumsbremsevirksomheder og inkludere kontrol med større last end dem, der er fastsat i bilag II, for de køretøjer, der er registreret inden for deres område, forudsat at sådanne krav ikke overstiger kravene i motorkøretøjets oprindelige typegodkendelse.

Artikel 6

1. Uanset bestemmelserne i bilag I og II og senest indtil den 1. januar 1993 kan medlemsstaterne:

- udskyde datoen for den første tvungne tekniske kontrol
- forlænge intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn
- mindske antallet af kontrolpunkter
- ændre kategorierne af køretøjer, der er underkastet tvungen teknisk kontrol

under forudsætning af, at alle de i bilag I, punkt 5, nævnte varebiler underkastes tvungen teknisk kontrol i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv inden denne dato.

I de medlemsstater, hvor der den 28. juli 1988 ikke fandtes en ordning med regelmæssig teknisk kontrol af

denne kategori af køretøjer i lighed med den, der er omhandlet i dette direktiv, finder stk. 1 dog anvendelse indtil den 1. januar 1995.

2. For så vidt angår de i bilag I, punkt 6, nævnte personbiler, finder stk. 1 anvendelse indtil den 1. januar 1994.

I de medlemsstater, hvor der den 31. december 1991 ikke allerede fandtes en ordning med regelmæssig teknisk kontrol af denne kategori af køretøjer i lighed med den, der er omhandlet i dette direktiv, finder stk. 1 dog anvendelse indtil den 1. januar 1998.

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 7

1. Rådet vedtager med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen de særdirektiver, der er nødvendige med henblik på fastsættelsen af minimumsnormer og -metoder for kontrol af de i bilag II anførte punkter.

2. De ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse de i særdirektiverne fastsatte normer og metoder til den tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 8.

Artikel 8

1. Kommissionen bistås af et udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling af direktivet om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, i det følgende benævnt »udvalget«; det består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

2. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

3. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

4. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

- b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet efter udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 9

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 for Rådet en beretning om gennemførelsen af teknisk kontrol med personbiler ledsaget af sådanne forslag, som måtte være nødvendige, navnlig med hensyn til hyppigheden og indholdet af kontrollen.

2. Kommissionen foretager senest tre år efter indførelsen af regelmæssig kontrol med hastighedsbegrænsende anordninger og på basis af de til den tid indhentede erfaringer, en undersøgelse af, om den indførte kontrol er tilstrækkelig til at afsløre hastighedsbegrænsende anordninger, som er defekte, eller som der er foretaget indgreb i, og om de gældende regler bør ændres.

Artikel 10

De direktiver, der er opregnet i bilag III, del A, ophæves, uden at dette indskrænker medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse og anvendelse i bilag III, del B.

Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende direktiv og skal læses i overensstemmelse med de i bilag IV anførte sammenligningstabeller.

Artikel 11

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 9. marts 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 meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder for at efterkomme dette direktiv.

3. Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at indføre den kontrolordning, der omhandles i dette direktiv.

De foranstaltninger, der vedtages, skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 12

Direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 13

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 1996.

På Rådets vegne

S. BARRETT

Formand

BILAG I

KØRETØJSKATEGORIER OG TIDSINTERVALLER FOR KONTROL

Køretøjskategori	Tidsintervaller for kontrol
1. Motorkøretøjer til personbefordring med mere end otte siddepladser foruden førerens	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
2. Motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
3. Påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
4. Hyrevogne, ambulancer	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
5. Motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg, med undtagelse af landbrugstraktorer og arbejdsredskaber	Fire år efter første ibrugtagning, derefter hvert andet år
6. Motorkøretøjer med mindst fire hjul, der anvendes til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens	Fire år efter første ibrugtagning, derefter hvert andet år

BILAG II

OBLIGATORISKE KONTROLPUNKTER

Kontrollen skal mindst foretages på de i nedenstående skema anførte punkter, forudsat at disse vedrører udstyr, som i den pågældende medlemsstat er obligatorisk for det køretøj, der kontrolleres.

Den i dette bilag omhandlede kontrol kan foretages uden afmontering af køretøjets dele.

Såfremt køretøjet udviser mangler på nedennævnte kontrolpunkter, vedtager medlemsstaternes kompetente myndigheder en procedure for fastsættelse af de betingelser, på hvilke køretøjet kan køre, indtil det opfylder kravene i forbindelse med en ny teknisk kontrol.

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 OG 6

1. Bremseapparat

Kontrollen af køretøjets bremseapparat skal foretages på følgende punkter. De værdier, der opnås ved kontrol af bremseapparatet, skal, så vidt det er praktisk gennemførligt, svare til de tekniske normer, der er fastsat i direktiv 71/320/EØF ⁽¹⁾.

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde	
1.1.1. Fodbremsepedalaksel	— for stram — slidt leje — for stort slid/slør
1.1.2. Pedalens tilstand og betjeningsanordningens vandring	— for stor eller for lille uudnyttet vandring — betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt — skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	— for lang tid til opnåelse af arbejdsstryk — utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller manometerviseren er uden for det sikre område) — lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning
1.1.4. Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk, alarmanordningens manometer	— alarmanordning eller manometer defekt

⁽¹⁾ Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT nr. L 202 af 6. 9. 1971, s. 37). Direktivet er senest ændret ved direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 af 22. 8. 1991, s. 21).

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	— revnet, beskadiget eller slidt betjeningsanordning — bremseventil defekt — betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventilspindel eller utilstrækkeligt fastgjort ventil — løse tilslutninger eller utæthed i systemet — utilfredsstillende funktion
1.1.6. Parkeringsbremse, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans	— parkeringsbremsetandkrans spærrer ikke tilstrækkeligt — for stort slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen — for stor vandring for betjeningsarmen, tegn på forkert justering
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	— beskadiget, for stor luftudsivning — for stort olieforbrug i kompressoren — utilstrækkelig fastgørelse — udsivning af bremsevæske
1.1.8. Koblinger til påhængsvogn	— afspærringshaner eller selvluukkende ventiler defekte — utilstrækkelig fastgørelse — for store utætheder
1.1.9. Energilager eller trykluftbeholder	— beskadiget, tæret, utæt — aftapningsanordning virker ikke — utilstrækkelig eller ukorrekt fastgørelse
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydraulisk system)	— servoforstærker defekt — hovedcylinderen defekt eller utæt — hovedcylinderen utilstrækkeligt fastgjort — utilstrækkelig mængde bremsevæske — dæksel på hovedcylinder mangler — kontrollampe for bremsevæsken lyser eller er defekt — advarselsanordning for bremsevæskenniveau defekt
1.1.11. Bremsrør	— fare for svigt eller brud — utætheder i rør eller tilslutninger — beskadiget eller stærkt tæret — forkert monteret
1.1.12. Bremseslanger	— fare for svigt eller brud — beskadigede, slidte, for korte eller snoede — utætheder i slanger eller tilslutninger — spiles ud under tryk — porøs
1.1.13. Bremsebelægninger (bakker — klodser)	— nedslidte — tilsnudsede (olie, fedt osv.)

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	— stærkt slidte eller ridsede, revnede, utilstrækkeligt fastgjorte eller med brud — tilsmudsede (olie, fedt, osv.) — ankerpladen utilstrækkeligt fastgjort
1.1.15. Bremsekabler, stænger, arme, forbindelsesled	— kabler beskadiget eller med knuder — stærkt slidte eller tærede — løse forbindelsesled mellem kabler eller stænger — defekte kabelstyr — bremsesystemets frie bevægelse begrænset — unormal bevægelse af arme/stænger/forbindelsesled som følge af dårlig justering eller stærkt slid
1.1.16. Bremsecylindre (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	— revnede eller beskadigede — utætte — utilstrækkeligt fastgjorte — stærkt tærede — for stor vandring for cylinderen — støvbeskyttelsesmanchet mangler eller er stærkt beskadiget
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremsekraftregulering	— defekt forbindelse — forkert justering — sat sig fast, virker ikke — mangler
1.1.18. Automatiske justeringsanordninger	— sat sig fast eller unormal bevægelse som tegn på stærkt slid eller forkert justering — defekt
1.1.19. Retarder (hvis monteret eller krævet)	— løs forbindelse eller montering — defekt
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning	
1.2.1. Præstationer (gradvis forøgelse til maksimumsvirkning)	— utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul — bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej vil køretøjet afvige stærkt fra sin kurs under opbremsningen — bremsevirkningen ikke gradvis (hug) — funktionstid unormalt lang på hvert hjul — store udsving i bremsevirkningen forårsaget af deformerede skiver eller ovale tromler

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.2.2. Bremservirkning	— bremsekoefficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk, der, hvor det er muligt, er mindre end følgende: Minimumsbremservirkning kategori 1 50 % ⁽¹⁾ kategori 2 43 % ⁽²⁾ kategori 3 40 % ⁽³⁾ kategori 4 50 % kategori 5 45 % ⁽⁴⁾ kategori 6 50 % — eller en bremservirkning, der er mindre end de af fabrikanten eventuelt fastlagte referenceværdier for motorkøretøjets aksel ⁽⁵⁾
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)	
1.3.1. Præstationer	— bremsen virker ikke på den ene side — bremservirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremservirkning på et andet hjul på samme aksel — bremservirkningen ikke gradvis (hug) — påhængsvogns automatiske bremsesystem virker ikke
1.3.2. Bremservirkning	— for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 50 % ⁽⁶⁾ af bremservirkningen fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning	
1.4.1. Præstationer	— bremsen virker ikke på den ene side
1.4.2. Bremservirkning	— for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den højeste tilladte masse eller for motorkøretøjer mindre end 12 % i forhold til vogntogets tilladte totalmasse, idet den største værdi lægges til grund
1.5. Retarders eller motorbremsens ydeevne	— bremservirkningen ikke gradvis — defekt
1.6. Blokeringsfri bremsen	— advarselsanordningen for blokeringsfri bremsning defekt — defekt

⁽¹⁾ 48 % for kategori 1 køretøjer, som ikke har ABS monteret, eller som er typegodkendt inden den 1. oktober 1991 (datoen for forbud mod første ibrugtagning uden europæisk komponenttypegodkendelse (direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 88/194/EØF (EFT nr. L 92 af 9. 4. 1988, s. 47)).

⁽²⁾ 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF (EFT nr. L 380 af 31. 12. 1985, s. 1), i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

⁽³⁾ 43 % for sættevogne og kærre, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

⁽⁴⁾ 50 % for kategori 5 motorkøretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

⁽⁵⁾ Referenceværdien for køretøjets aksel er den bremservirkning (udtrykt i newton), der er nødvendig for at opnå den foreskrevne minimumsbremsekraft ved den særlige vægt, motorkøretøjet har på kontroltidspunktet.

⁽⁶⁾ For kategori 2 og 5 motorkøretøjer vil minimumsvirkningen for nødbremser være 2,2 m/s² (eftersom bremservirkningen for nødbremser ikke blev berørt i direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF).

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
2. Styreapparat og rat	2. Styreapparat
2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Rat 2.3. Slør i styreapparatet	2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Slør i styreapparatet 2.3. Fastgørelsen af styreapparatet 2.4. Hjullevjer
3. Udsyn	3. Udsyn
3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Førerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker	3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Førerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker
4. Lygter, lyssignaler, refleksanordninger og elektrisk udstyr	4. Lysudstyr
4.1. Lygter til fjern- og nærlys 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere 4.1.4. Visuel virkningsgrad	4.1. Lygter til fjern- og nærlys 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere
4.2. Positions- og markeringslygter 4.2.1. Tilstand og virkemåde 4.2.2. Farve og visuel virkningsgrad	4.2. Tilstand og virkemåde, lygteglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad i forbindelse med: 4.2.1. Positions- og baglygter 4.2.2. Stoplygter 4.2.3. Retningsviserblinklygter 4.2.4. Baklygter 4.2.5. Tågelygter 4.2.6. Bagnummerpladelygte 4.2.7. Refleksanordninger 4.2.8. Havariblink
4.3. Stoplygter 4.3.1. Tilstand og virkemåde 4.3.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.4. Retningsviserblinklygter 4.4.1. Tilstand og virkemåde 4.4.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.4.3. Kontakter 4.4.4. Blinkfrekvens	
4.5. Tågelygter for og bag 4.5.1. Anbringelse 4.5.2. Tilstand og virkemåde 4.5.3. Farve og virkningsgrad	

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
4.6. Baklygter	
4.6.1. Tilstand og virkemåde	
4.6.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.7. Bagnummerpladelygte	
4.8. Refleksanordninger — tilstand og farve	
4.9. Signallamper	
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængsvogn eller sættevogn	
4.11. Elektriske kabler	
5. Aksler, hjul, dæk, affjedring	5. Aksler, hjul, dæk, affjedring
5.1. Aksler	5.1. Aksler
5.2. Hjul og dæk	5.2. Hjul og dæk
5.3. Affjedring	5.3. Affjedring
6. Chassis og dele fastgjort til chassis	6. Chassis og dele fastgjort til chassis
6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele
6.1.1. Almindelig tilstand	6.1.1. Almindelig tilstand
6.1.2. Udstødning og lyddæmper	6.1.2. Udstødning og lyddæmper
6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger	6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger
6.1.4. Bagkofangers geometriske kendetegn og tilstand, last- biler	6.1.4. Reservehjulets fastgørelsesanordning
6.1.5. Reservehjulets fastgørelsesanordning	6.1.5. Sammenkoblingsanordningens sikkerhed (hvis en sådan forefindes)
6.1.6. Sammenkoblingsanordning på trækkende køretøjer, påhængsvogne og sættevogne	
6.2. Kabine og karrosseri	6.2. Karrosseri
6.2.1. Almindelig tilstand	6.2.1. Tilstand
6.2.2. Fastgørelse	6.2.2. Døre og låse
6.2.3. Døre og låse	
6.2.4. Gulv	
6.2.5. Førersæde	
6.2.6. Trinbræt	
7. Forskelligt udstyr	7. Forskelligt udstyr
7.1. Sikkerhedsseler	7.1. Fastgøring af førersædet

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
7.2. Ildslukker	7.2. Fastgøring af batteriet
7.3. Låse- og tyverisikringsanordninger	7.3. Lydsignalapparat
7.4. Advarselstrekanter	7.4. Advarselstrekanter
7.5. Forbindskasse	7.5. Sikkerhedsseler 7.5.1. Monteringssikkerhed 7.5.2. Selerens tilstand 7.5.3. Virkemåde
7.6. Stopklods(er) til hjul	
7.7. Lydsignalapparat	
7.8. Speedometer	
7.9. Fartskrivers (tilstedeværelse og forsegling) — kontrol af, at fartskrivers installationsplade er gyldig (hvis fartskrivers er påbudt ifølge rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽¹⁾) — i tvivlstilfælde kontrol af, at dækkenes omkreds eller dimensioner stemmer overens med oplysningerne på fartskrivers installationsplade — kontrol af, at fartskrivers forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning — kontrol af, at der forefindes hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt ved direktiv 92/6/EØF ⁽²⁾ — kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings installationsplade er gyldig — kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt	
8. Gener	8. Gener
8.1. Støj	8.1. Støj

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrollapparatet inden for vejtransport (EFT nr. L 370 af 31. 12. 1985, s. 8). Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2479/95 (EFT nr. L 256 af 26. 10. 1995, s. 8).

⁽²⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT nr. L 57 af 2. 3. 1992, s. 27).

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 OG 6

8.2. Udstødning

8.2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)

a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.

Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningsskassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsproducenten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter ikke at anvende disse oplysninger som referenceværdi, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:

- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF⁽¹⁾, og den 1. oktober 1986: CO — 4,5 volumenprocent
- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: CO — 3,5 volumenprocent.

b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet med henblik på en konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.
3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrollsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningsskassen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikantens valgte og godkendte fremgangsmåder på tidspunktet for typegodkendelsen. Motoren bør forinden gøres driftsvarm i henhold til motorkøretøjsfabrikantens anvisninger for hver enkelt kontrol.
4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier.

— Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsskassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må det maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.

— Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal andrage 2 000 min⁻¹.

CO indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

8.2.2. Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionsstændingsmotor (dieselmotor)

Måling af udstødningsskassens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangs-omdrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF⁽²⁾. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient ikke overskrides:

- indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹,
- turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹

eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.

Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.

8.2.3. Kontroludstyr

Kontrollen med motorkøretøjers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

8.2.4. Hvis en køretøjstype ved EF-typegodkendelse ikke har kunnet overholde de grænseværdier, der er fastsat i dette direktiv, kan medlemsstaterne fastsætte forhøjede grænseværdier for denne køretøjstype på grundlag af bevismateriale fra fabrikanten. De underretter straks Kommissionen herom, som derefter underretter de øvrige medlemsstater.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsskasser fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT, specialudgave 1970 (1), s. 149), Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF (EFT nr. L 100 af 19. 4. 1994, s. 42)

⁽²⁾ Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT nr. L 190 af 20. 8. 1972, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 89/491/EØF (EFT nr. L 238 af 15. 8. 1989, s. 43).

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
8.3. Radiostøjdæmpning	
9. Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til offentlig personbefordring	
9.1. Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangsskilt(e)	
9.2. Opvarmningsanlæg	
9.3. Luftforsyning	
9.4. Arrangement af siddepladser	
9.5. Indvendig belysning	
10. Identifikation af køretøjet	10. Identifikation af køretøjet
10.1. Nummerplade	10.1. Nummerplade
10.2. Stelnummer	10.2. Stelnummer

BILAG III

DEL A

Direktiver, der ophæves

(jf. artikel 10)

Rådets direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt følgende direktiver om ændring heraf:

- Rådets direktiv 88/449/EØF
- Rådets direktiv 91/225/EØF
- Rådets direktiv 91/328/EØF
- Rådets direktiv 92/54/EØF
- Rådets direktiv 92/55/EØF
- Kommissionens direktiv 94/23/EF.

DEL B

Direktiv	Frist for	
	gennemførelse	anvendelse
77/143/EØF (EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47)	31. december 1977	31. december 1977
88/449/EØF (EFT nr. L 222 af 12. 8. 1988, s. 10)	28. juli 1990	28. juli 1990
91/225/EØF (EFT nr. L 103 af 23. 4. 1991, s. 3)	1. januar 1992	1. januar 1992
91/328/EØF (EFT nr. L 178 af 6. 7. 1991, s. 29)	1. juli 1993	1. juli 1993
92/54/EØF (EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992, s. 63)	22. juni 1993	22. juni 1993
92/55/EØF (EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992, s. 68) for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1, litra a) for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.2 for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1, litra b)	22. juni 1993	1. januar 1994 1. januar 1996 1. januar 1997
94/23/EØF (EFT nr. L 147 af 14. 6. 1994, s. 6)	1. januar 1997	1. januar 1997

BILAG IV

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 1

(dispositive del)

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1						
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2, stk. 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3, stk. 1, første led	Artikel 5, stk. 1						
Artikel 3, stk. 1, andet led	Artikel 5, stk. 2						
Artikel 3, stk. 2	Artikel 5, stk. 3						
Artikel 3, stk. 3							Artikel 2
Artikel 4, stk. 1	Artikel 2, stk. 2						
Artikel 4, stk. 2	Artikel 2, stk. 3						
Artikel 4, stk. 3							Artikel 4
Artikel 5, første til sjette led	Artikel 3						
Artikel 5, syvende led							
Artikel 6, stk. 1	Artikel 7, stk. 1	Artikel 1, stk. 1					Artikel 3
Artikel 6, stk. 2				Artikel 1, stk. 1			
Artikel 7, stk. 1 og 2		Artikel 1					

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Artikel 8, stk. 1-4			Artikel 1	Artikel 3			
Artikel 9, stk. 1							
Artikel 9, stk. 2							
Artikel 10							
Artikel 11, stk. 1	Artikel 6	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1, 2 og 3	Artikel 5, stk. 1
Artikel 11, stk. 2		Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2		Artikel 5, stk. 2
Artikel 11, stk. 3							
Artikel 12						Artikel 2, stk. 4	
Artikel 13							

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 2
(køretøjskategorier underlagt teknisk kontrol)

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Bilag I	Bilag I						
Kategori 1	Kategori 1						
Kategori 2	Kategori 2						
Kategori 3	Kategori 3						
Kategori 4	Kategori 4						
Kategori 5		Artikel 1, stk. 2					
Kategori 6				Artikel 1, stk. 2			

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 3

(kontrolpunkter)

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Bilag II (*)	Bilag II						
Indledning, første afsnit	Indledning, første afsnit						
Indledning, andet afsnit					Artikel 1, stk. 1		
Indledning, tredje afsnit					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.2							
Punkt 1.2.1							Artikel 1
Punkt 1.2.2							
Punkt 1.3					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.3.1							Artikel 1
Punkt 1.3.2							
Punkt 1.4					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.4.1							Artikel 1
Punkt 1.4.2							
Punkt 1.5					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.6							
Punkt 2		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 7.8							
Punkt 7.9 (første til tredje led)	Artikel 1, stk. 3						
Punkt 7.10 (første til tredje led)							
Punkt 8		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 8.1							
Punkt 8.2						Artikel 1, stk. 1	
Punkt 8.2.4							
Punkt 8.3		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 10.2							

(*) NB: Kategori 4 (hyrevogne og ambulancer) overført fra venstre til højre kolonne (kategori 5 og 6) i bilag II.

RÅDETS DIREKTIV 96/97/EF

af 20. december 1996

om ændring af direktiv 86/378/EØF om gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder inden for de erhvervstilknyttede sociale sikringsordninger

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til traktatens artikel 119 skal hver medlemsstat gennemføre princippet om lige løn til mænd og kvinder for samme arbejde; ved løn forstås den almindelige grund- eller minimumsløn og alle andre ydelser, som arbejdstageren som følge af arbejdsforholdet modtager direkte eller indirekte fra arbejdsgiveren i penge eller naturalier;

De Europæiske Fællesskabers Domstol fastslår i sin dom af 17. maj 1990 i sag 262/88, Barber mod Guardian Royal Exchange Assurance Group ⁽⁴⁾, at alle ydelser, der udbetales i henhold til erhvervstilknyttede pensionsordninger, udgør en del af lønnen som omhandlet i traktatens artikel 119;

i ovennævnte dom og den senere præcisering af den i dommen af 14. december 1993 i sag C-110/91, Moroni mod Collo GmbH ⁽⁵⁾, har Domstolen fortolket traktatens artikel 119 således, at forskelsbehandling af mænd og kvinder inden for de erhvervstilknyttede sociale sikringsordninger generelt er forbudt, ikke blot når det drejer sig om at fastsætte pensionsalderen, men også når der tilbydes en erhvervstilknyttet pension i stedet for en godtgørelse i forbindelse med afskedigelse af økonomiske årsager;

i henhold til protokol nr. 2 ad traktatens artikel 119, der er knyttet til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, skal ydelser i medfør af en erhvervstilknyttet

social sikringsordning ikke anses for løn, hvis og i det omfang de kan henføres til beskæftigelsesperioder, der ligger forud for den 17. maj 1990, undtagen for arbejdstagere eller deres ydelsesberettigede pårørende, der inden denne dato har anlagt søgsmål eller indbragt en dertil svarende klage i overensstemmelse med den relevante nationale ret;

i dommene af 28. september 1994 i sag C-57/93, Vroege mod NCIV Instituut voor Volkshuisvesting BV ⁽⁶⁾, og i sag C-128/93, Fisscher mod Voorhuis Hengelo BV ⁽⁷⁾, udtaler Domstolen, at ovennævnte protokol ingen betydning har for retten til at være omfattet af en erhvervstilknyttet pensionsordning, idet denne ret fortsat reguleres af dommen af 13. maj 1986 i sag 170/84, Bilka-Kaufhaus GmbH mod Hartz ⁽⁸⁾, og at den tidsmæssige begrænsning af dommen af 17. maj 1990 i sag C-262/88, Barberdommen, ikke gælder for retten til at være omfattet af en erhvervstilknyttet pensionsordning; Domstolen har ligeledes fastslået, at nationale regler om søgsmålsfrister i nationale retsforhold kan gøres gældende over for arbejdstagere, der påberåber sig deres ret til at være omfattet af en erhvervstilknyttet pensionsordning, på betingelse af at reglerne ikke er mindre gunstige for søgsmål af denne art end for tilsvarende søgsmål i henhold til national ret, og at de ikke i praksis gør det umuligt at udøve rettigheder i henhold til fællesskabsretten; Domstolen har desuden fastslået, at den omstændighed, at en arbejdstager kan kræve at blive omfattet af en erhvervstilknyttet pensionsordning med tilbagevirkende kraft, ikke indebærer, at arbejdstageren kan undgå at betale bidrag til ordningen for det tidsrum, der er tale om;

udelukkelse af arbejdstagere på grund af deres arbejdskontrakts karakter fra en virksomhedstilknyttet eller branchetilknyttet social sikringsordning kan udgøre indirekte forskelsbehandling af kvinder;

Domstolen har endvidere i sin dom af 9. november 1993 i sag C-132/92, Birds Eye Walls Ltd mod Friedel M. Roberts ⁽⁹⁾, fastslået, at traktatens artikel 119 ikke er til hinder for, at der ved beregningen af en »overgangspension«, som arbejdsgiveren udbetaler til mandlige og kvindelige ansatte, der er gået på førtidspension på grund af dårligt helbred, og som navnlig skal opveje mistede

⁽¹⁾ EFT nr. C 218 af 23. 8. 1995, s. 5.

⁽²⁾ Udtalelse afgivet den 12. november 1996 (EFT nr. C 362 af 2. 12. 1996).

⁽³⁾ EFT nr. C 18 af 22. 1. 1996, s. 132.

⁽⁴⁾ Sml. 1990-I, s. 1889.

⁽⁵⁾ Sml. 1993-I, s. 6591.

⁽⁶⁾ Sml. 1994-I, s. 4541.

⁽⁷⁾ Sml. 1994-I, s. 4583.

⁽⁸⁾ Sml. 1986-I, s. 1607.

⁽⁹⁾ Sml. 1993-I, s. 5579.

indtægter som følge af, at de pågældende endnu ikke har nået den alder, der er fastsat for udbetaling af den lovbestemte pension, tages hensyn til det beløb, de senere vil modtage i lovpligtig pension, og at overgangspensionen nedsættes tilsvarende, selv om resultatet heraf — for så vidt angår mænd og kvinder mellem 60 og 65 år — er, at en kvindelig tidligere ansat modtager en mindre overgangspension end en mandlig tidligere ansat, idet forskellen svarer til det beløb, kvinden er berettiget til i lovpligtig pension, fra hun fylder 60 år, for de beskæftigelsesperioder, hun har tilbagelagt hos arbejdsgiveren;

Domstolen bekræfter i dommen af 6. oktober 1993 i sag C-109/91, *Ten Oever mod Stichting Bedrijfspensioenfonds voor het Glazenwassers- en Schoonmaakbedrijf* ⁽¹⁾, samt i dommene af 14. december 1993 i sag C-110/91, *Moroni-dommen*, af 22. december 1993 i sag C-152/91, *Neath mod Hugh Steeper Ltd* ⁽²⁾, og af 28. september 1994 i sag C-200/91, *Coloroll Pension Trustees Limited mod Russell m. fl.* ⁽³⁾, at i medfør af dommen af 17. maj 1990 i sag C-262/88, *Barber-dommen*, kan den direkte virkning af traktatens artikel 119 kun påberåbes til støtte for krav om ligebehandling med hensyn til erhvervstilknyttede pensioner, for så vidt angår ydelser, der vedrører beskæftigelsesperioder efter den 17. maj 1990, medmindre arbejdstagerne eller deres ydelsesberettigede pårørende forinden har anlagt søgsmål eller indgivet en dertil svarende administrativ klage i overensstemmelse med national lovgivning;

Domstolen bekræfter i ovennævnte domme i sag C-109/91, *Ten Oeverdommen*, og i sag C-200/91, *Coloroll-dommen*, at den tidsmæssige begrænsning af *Barber-dommen* gælder, for efterladtepensioner, og at der følger kun kan kræves ligebehandling på dette område for så vidt angår beskæftigelsesperioder efter den 17. maj 1990, medmindre de pågældende forinden har anlagt søgsmål eller indgivet en dertil svarende administrativ klage i overensstemmelse med national lovgivning;

Domstolen præciserer endvidere i dommene i sag C-152/91 og i sag C-200/91, at lønmodtagernes bidrag til en ydelsesdefineret pensionsordning skal være ens for mandlige og kvindelige arbejdstagere, da de er omfattet af traktatens artikel 119; det forhold, at der på grund af anvendelse af forskellige aktuarmæssige faktorer for mænd og kvinder ikke indbetales samme arbejdsgiver-

bidrag inden for rammerne af funderede og ydelsesdefinerede pensionsordninger, skal ikke bedømmes efter denne artikel;

Domstolen præciserer i dommene af 28. september 1994 i sag C-408/92, *Smith mod Advel Systems* ⁽⁴⁾, og i sag C-28/93, *Van den Akker mod Stichting Shell Pensioenfonds* ⁽⁵⁾, at traktatens artikel 119 er til hinder for, at en arbejdsgiver for at efterkomme dommen af 17. maj 1990 i sag C-262/88, *Barber-dommen*, sætter kvinders pensionsalder op til samme niveau som mænds for så vidt angår beskæftigelsesperioder mellem den 17. maj 1990 og ikrafttrædelsestidspunktet for de nævnte foranstaltninger; artikel 119 er derimod ikke til hinder herfor for så vidt angår beskæftigelsesperioder efter dette tidspunkt; for så vidt angår beskæftigelsesperioder før den 17. maj 1990 indeholdt fællesskabsretten ikke nogen forpligtelse, der kunne begrunde foranstaltninger, som med tilbagevirkende kraft begrænser de fordele, kvinder har haft;

Domstolen præciserer i ovennævnte dom i sag C-200/91, *Coloroll-dommen*, at supplerende ydelser, der hidrører fra bidrag, som arbejdstagerne frivilligt har indbetalt, ikke falder ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 119;

i det tredje handlingsprogram på mellemlang sigt (1991-1995) ⁽⁶⁾ om lige muligheder for kvinder og mænd har Kommissionen endnu engang understreget betydningen af, at der vedtages passende foranstaltninger for at tage hensyn til konsekvenserne af dommen i sag C-262/88, *Barber-dommen*;

sidstnævnte dom gør automatisk nogle af bestemmelserne vedrørende lønmodtagere i Rådets direktiv 86/378/EØF af 24. juli 1986 om gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder inden for de erhvervstilknyttede sociale sikringsordninger ⁽⁷⁾ ugyldige;

traktatens artikel 119 gælder umiddelbart og kan påberåbes for de nationale domstole over for enhver arbejdsgiver, det være sig en privat person eller en juridisk person, og det tilkommer disse domstole at sikre beskyttelsen af de rettigheder, denne bestemmelse giver borgerne;

af hensyn til retssikkerheden er det imidlertid nødvendigt at ændre direktiv 86/378/EØF for at tilpasse de bestemmelser, der er påvirket af retspraksis ifølge *Barber-dommen* —

⁽¹⁾ Sml. 1993-I, s. 4879.

⁽²⁾ Sml. 1993-I, s. 6953.

⁽³⁾ Sml. 1994-I, s. 4389.

⁽⁴⁾ Sml. 1994-I, s. 4435.

⁽⁵⁾ Sml. 1994-I, s. 4527.

⁽⁶⁾ EFT nr. C 142 af 31. 5. 1991, s. 1.

⁽⁷⁾ EFT nr. L 225 af 12. 8. 1986, s. 40.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

2) Artikel 3 affattes således:

Artikel 1

I direktiv 86/378/EØF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

1. Ved »erhvervstilknyttede sikringsordninger« forstås ordninger, der ikke er omfattet af direktiv 79/7/EØF, og som har til formål at sikre arbejdere, uanset om de er lønmodtagere eller selvstændige erhvervsdrivende, inden for en virksomhed eller en gruppe af virksomheder, inden for en erhvervsgren eller inden for en faglig eller tværfaglig branche, ydelser, som skal supplere ydelserne fra de lovbestemte sociale sikringsordninger eller træde i stedet for disse, uanset om medlemskab af disse ordninger er obligatorisk.

2. Direktivet gælder ikke for:

- a) individuelle aftaler for selvstændige erhvervsdrivende
- b) ordninger for selvstændige erhvervsdrivende, hvori kun én person deltager
- c) lønmodtageres forsikringsaftaler, hvori arbejdsgiveren ikke er part
- d) frivillige bestemmelser i erhvervstilknyttede sikringsordninger, som tilbydes deltagerne individuelt for at sikre dem:
 - supplerende ydelser eller
 - valg af den dato, fra hvilken de normale ydelser til selvstændige erhvervsdrivende skal løbe, eller valg mellem flere ydelser
- e) erhvervstilknyttede sikringsordninger, for så vidt ydelserne finansieres af frivillige lønmodtagerbidrag.

3. Bestemmelserne i dette direktiv er ikke til hinder for, at en arbejdsgiver giver personer, der har nået den alder, hvor de er berettiget til en pension i medfør af en erhvervstilknyttet sikringsordning, men som endnu ikke er berettiget til den lovbestemte alderspension, en supplerende pension med henblik på at udligne eller tilnærme de samlede ydelser til de ydelser, som modtages af personer af det andet køn, der befinder sig i samme situation, og som allerede har nået den alder, hvor de er berettiget til den lovbestemte pension, indtil modtagerne af denne supplerende pension har nået den lovbestemte pensionsalder.«

»Artikel 3

Dette direktiv finder anvendelse på den erhvervsaktive del af befolkningen, herunder selvstændige erhvervsdrivende, arbejdstagere, der midlertidigt er uden arbejde på grund af sygdom, svangerskab og fødsel, ulykke eller ufrivillig arbejdsløshed, og personer, der søger arbejde, på pensionerede og invalide arbejdstagere samt på disse arbejdstageres ydelsesberettigede pårørende, i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis.«

3) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

1. Bestemmelser, der er i modstrid med princippet om ligebehandling, er bestemmelser, som direkte eller indirekte, navnlig ved henvisning til ægteskabelig eller familiemæssig stilling, er baseret på kønnet for så vidt angår fastsættelse af:

- a) hvilke personer der har ret til at deltage i en erhvervstilknyttet sikringsordning
- b) om deltagelse i en erhvervstilknyttet sikringsordning er tvungen eller frivillig
- c) forskellige regler vedrørende alder ved indtrædelse i ordningen eller vedrørende krav om minimal beskæftigelsesperiode eller om en minimumsperiode for tilslutning til ordningen, for så vidt angår erhvervelse af ydelser
- d) forskellige regler for tilbagebetaling af bidrag, med undtagelse af hvad der er fastsat i litra h) og i), når arbejdstageren forlader ordningen uden at have opfyldt betingelserne for at få udbetalt langtidssydelser med opsættende virkning
- e) forskellige betingelser for tilkendelse af ydelser eller for begrænsning af disse ydelser til det ene af kønnene
- f) forskellige aldersgrænser for pensionsret
- g) regler, der suspenderer rettigheder eller adgangen til erhvervelse af rettigheder under lovbestemt eller overenskomstmæssig barselorlov eller orlov af familiemæssige årsager, som betales af arbejdsgiveren
- h) forskellige ydelsesniveauer, undtagen i det omfang det er nødvendigt som følge af aktuarmæssige faktorer, der er forskellige for de to køn i forbindelse med bidragsdefinerede ordninger

for så vidt angår ordninger, der er funderede og ydelsesdefinerede, kan visse elementer (som bilaget indeholder eksempler på) være uens, såfremt de uens beløb skyldes anvendelsen af aktuarmæssige faktorer, der er forskellige for de to køn, ved iværksættelsen af finansieringen af ordningen

i) forskellige bidragsniveauer for lønmodtagerne

forskellige bidragsniveauer for arbejdsgiverne, bortset fra:

- i forbindelse med bidragsdefinerede ordninger, hvis formålet er at gøre størrelsen af pensionsydelse til begge køn ens eller tilnærme dem til hinanden
- i forbindelse med ordninger, der er funderede og ydelsesdefinerede, når arbejdsgiverens bidrag tager sigte på at sikre finansieringen af udgifterne til disse ydelsesdefinerede ordninger

j) forskellige normer eller normer, der kun gælder for det ene køn, med undtagelse af hvad der er fastsat i litra h) og i), for erhvervelse eller bevarelse af retten til at få udbetalt ydelser med opsættende virkning, når den pågældende forlader ordningen.

2. Når det overlades til ordningens administrative organer at træffe afgørelse om tilkendelse af ydelser i henhold til dette direktiv, skal de pågældende organer overholde ligebehandlingsprincippet.»

4) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at bestemmelser i erhvervstilknyttede sikringsordninger for selvstændige erhvervsdrivende, der er i modstrid med ligebehandlingsprincippet, tages op til revision med virkning fra senest den 1. januar 1993.

2. Dette direktiv er ikke til hinder for, at rettigheder og pligter, som vedrører en periode for medlemskab af en erhvervstilknyttet ordning for selvstændige erhvervsdrivende, der ligger forud for revisionen af den pågældende ordning, fortsat er undergivet de bestemmelser i ordningen, som var gældende i den pågældende periode.»

5) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Hvad angår selvstændige erhvervsdrivendes ordninger kan medlemsstaterne udsætte den obligatoriske gennemførelse af ligebehandlingsprincippet for så vidt angår:

- a) fastsættelse af pensionsalderen for ydelse af alders- og arbejdsophørspensioner samt de følger, en sådan udsættelse måtte have for andre ydelser:
 - enten indtil den dato, på hvilken ligebehandlingen er gennemført i de lovbestemte ordninger
 - eller senest indtil ligebehandlingen indføres ved et direktiv
- b) efterladtepension, indtil ligebehandlingsprincippet ved fællesskabsretten er indført i de lovbestemte sociale sikringsordninger om dette forhold
- c) anvendelse af artikel 6, stk. 1, litra i), første afsnit, for at tage hensyn til forskellige aktuarmæssige faktorer, indtil senest den 1. januar 1999.»

6) Følgende nye artikel indsættes:

»Artikel 9a

At mænd og kvinder gør krav på en fleksibel pensionsalder på samme vilkår, anses ikke for at være uforeneligt med dette direktiv.»

7) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG

Eksempler på elementer, der kan være uens for så vidt angår ordninger, der er funderede og ydelsesdefinerede, som omhandlet i artikel 6, litra h)

- konvertering af en del af den periodiske pension til sumydelser
- overførsel af pensionsrettigheder
- en efterladtepension, der udbetales til en ydelsesberettiget som modydelse for, at forsikringstageren giver afkald på en del af en pension
- en nedsat pension, når arbejdstageren vælger at gå på førtidspension.»

Artikel 2

1. Enhver gennemførelsesforanstaltning til dette direktiv, for så vidt angår lønmodtagere, skal dække alle ydelser, der kan henregnes til beskæftigelsesperioder efter den 17. maj 1990 og har tilbagevirkende kraft til denne dato, medmindre arbejdstagerne eller deres ydelsesberettigede pårørende inden denne dato har anlagt søgsmål eller indgivet en dertil svarende administrativ klage i overensstemmelse med national lovgivning. I så fald har gennemførelsesforanstaltningerne tilbagevirkende kraft til den 8. april 1976 og dækker alle ydelser, der kan henregnes til beskæftigelsesperioder efter denne dato. For de medlemsstater, der har tiltrådt Fællesskabet efter den 8. april 1976, erstattes denne dato af den dato, på hvilken artikel 119 blev gældende på deres område.

2. Andet punktum i stk. 1 er ikke til hinder for, at de nationale regler om søgsmålsfrister i nationale retsforhold kan gøres gældende over for arbejdstagere eller deres ydelsesberettigede pårørende, som havde anlagt søgsmål eller indgivet en dertil svarende administrativ klage i overensstemmelse med national lovgivning inden den 17. maj 1990, forudsat at disse regler ikke er mindre gunstige for søgsmål af denne art end for tilsvarende nationale søgsmål, og at de ikke i praksis gør det umuligt at udøve fællesskabsretten.

3. For de medlemsstater, der har tiltrådt Fællesskabet efter den 17. maj 1990, og som den 1. januar 1994 var kontraherende parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, ændres datoen den 17. maj 1990 i stk. 1 og 2 til den 1. januar 1994.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. juli 1997. De underretter straks Kommissionen herom.

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.

2. Medlemsstaterne sender senest to år efter dette direktivs ikrafttræden Kommissionen alle nødvendige oplysninger, således at den kan udarbejde en rapport til Rådet om gennemførelsen af dette direktiv.

Artikel 4

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

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 1996.

På Rådets vegne

S. BARRETT

Formand

RÅDETS DIREKTIV 96/98/EF

af 20. december 1996

om udstyr på skibe

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 ⁽¹⁾,

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

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der fastsættes yderligere foranstaltninger for at garantere sikkerheden inden for maritim transport;
- (2) Fællesskabet er stærkt foruroliget over ulykkerne til søs, særlig de ulykker, der medfører tab af menneskeliv og forurening af medlemsstaternes have og kyster;
- (3) risikoen for skibsuheld kan reduceres effektivt gennem fælles standarder, der sikrer et højt sikkerhedsniveau for det udstyr, der findes om bord på skibe; prøvningsstandarder og prøvningsmetoder kan i høj grad få betydning for udstyrets fremtidige funktion;
- (4) internationale konventioner kræver, at flagstater sikrer, at udstyr om bord på skibe opfylder visse sikkerhedskrav, og udsteder relevante certifikater; de internationale standardiseringsorganer og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har med henblik herpå udarbejdet prøvningsstandarder for visse typer udstyr til skibe; de nationale prøvningsstandarder til gennemførelse af de internationale standarder overlader et vist skøn til de certifikatud-

stedende myndigheder, der selv har forskellige kvalifikationer og forskellig erfaring; dette medfører, at der er varierende sikkerhed for produkter, som de kompetente nationale myndigheder har certificeret som værende i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder, og at medlemsstaterne er meget tilbageholdende med uden yderligere kontrol at acceptere udstyr, der er godkendt i andre medlemsstater, om bord på skibe, der fører deres flag;

- (5) der må fastsættes fælles bestemmelser for at fjerne forskelle ved gennemførelsen af internationale standarder; disse fælles bestemmelser vil medføre eliminering af unødvendige omkostninger og administrative procedurer i forbindelse med godkendelse af udstyr, forbedring af EF-skibsfartens driftsforhold og konkurrenceevne og fjernelse af tekniske handelshindringer ved hjælp af anbringelse af overensstemmelsesmærket;
- (6) Rådet tilskyndede i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs ⁽⁴⁾ Kommissionen til at forelægge forslag med henblik på harmonisering af gennemførelsen af IMO-standarder og godkendelsesprocedurerne for udstyr på skibe;
- (7) en indsats på fællesskabsniveau er den eneste mulige måde at opnå en sådan harmonisering på, da medlemsstater, der handler uafhængigt eller gennem internationale organisationer, ikke kan etablere det samme sikkerhedsniveau for udstyr;
- (8) et rådsdirektiv er det korrekte juridiske instrument, da det giver medlemsstaterne en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse af de internationale prøvningsstandarder;

⁽¹⁾ EFT nr. C 218 af 23. 8. 1995, s. 9.

⁽²⁾ EFT nr. C 101 af 3. 4. 1996, s. 3.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29. november 1995 (EFT nr. C 339 af 18. 12. 1995, s. 21), Rådets fælles holdning af 18. juni 1996 (EFT nr. C 248 af 26. 8. 1996, s. 10) og Europa-Parlamentets afgørelse af 24. oktober 1996 (EFT nr. C 347 af 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ EFT nr. C 271 af 7. 10. 1993, s. 1.

- (9) der bør først og fremmest vedtages bestemmelser om udstyr, som i henhold til de vigtigste internationale konventioner obligatorisk skal være om bord og godkendes af de nationale myndigheder i henhold til sikkerhedsstandarder, der er fastsat i internationale konventioner eller resolutioner;
- (10) en række forskellige direktiver sikrer fri bevægelighed for visse produkter, som bl. a. kan anvendes som udstyr om bord på skibe, men omfatter ikke regler for medlemsstaternes certificering af udstyr i henhold til de relevante internationale konventioner; derfor bør udstyr, der skal anbringes om bord på skibe, udelukkende omfattes af nye fælles bestemmelser;
- (11) der skal fastlægges nye prøvningsstandarder, helst på internationalt niveau, for udstyr, som der ikke allerede er fastsat sådanne standarder for, eller for hvilket standarderne ikke er tilstrækkelig detaljerede;
- (12) medlemsstaterne skal sikre, at de bemyndigede organer, der vurderer, om udstyret er i overensstemmelse med prøvningsstandarderne, er uafhængige, effektive og har faglig kompetence til at udføre deres opgaver;
- (13) overholdelse af internationale prøvningsstandarder bevises bedst ved den procedure for overensstemmelsesvurdering, som er fastsat i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering ⁽¹⁾;
- (14) intet i dette direktiv begrænser den ret, de internationale konventioner giver en flagstats myndigheder til at foretage driftsmæssige funktionsprøvinger om bord på skibe, som de har udstedt et sikkerhedscertifikat for, forudsat at sådanne prøvinger ikke gentager overensstemmelsesvurderingsprocedurerne;
- (15) udstyr, der er omfattet af dette direktiv, bør generelt være forsynet med et mærke, som viser, at det er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv;
- (16) medlemsstaterne kan i visse tilfælde træffe midlertidige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde brug af udstyr med overensstemmelsesmærke;
- (17) brug af udstyr uden overensstemmelsesmærke kan tillades under helt specielle omstændigheder;
- (18) der skal ved ændring af dette direktiv anvendes en forenklet procedure med et forskriftsudvalg —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at øge sikkerheden til søs og forebygge forurening af havene ved hjælp af ensartet anvendelse af de relevante internationale instrumenter vedrørende udstyr, der er opført i bilag A, og som anbringes om bord på skibe, og for hvilket der udstedes sikkerhedscertifikater af medlemsstaterne eller på deres vegne i henhold til internationale konventioner, og at sikre fri bevægelighed for sådant udstyr i hele Fællesskabet.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »procedurer for overensstemmelsesvurdering«: procedurerne i henhold til dette direktivs artikel 10 og bilag B
- b) »udstyr«: det i bilag A.1 og A.2 opførte udstyr, som skal anbringes om bord på et skib med henblik på brug for at overholde internationale instrumenter, eller som frivilligt anbringes om bord med henblik på brug, og som skal godkendes af flagstatens myndigheder i henhold til internationale instrumenter
- c) »radiokommunikationsudstyr«: det udstyr, der kræves i kapitel IV i SOLAS 1974-konventionen, som ændret i 1988 under hensyn til det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS), samt det tovejs-VHF-telefonapparat, der kræves i bestemmelse III/6.2.1 i samme konvention
- d) »internationale konventioner«:

— den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL66)

⁽¹⁾ EFT nr. L 220 af 30. 8. 1993, s. 23.

- konventionen af 1972 om internationale bestemmelser til forebyggelse af sammenstød på havet (COLREG)
 - den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), og
 - den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS)
- samt protokoller og ændringer til disse konventioner, som er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv

e) »internationale instrumenter«: de relevante internationale konventioner og de relevante resolutioner og cirkulærer fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) samt de relevante internationale prøvningsstandarder

f) »mærke«: det symbol, der er omhandlet i artikel 11 og vist i bilag D

g) »bemyndiget organ«: et organ, der er udpeget af en medlemsstats kompetente myndighed i henhold til artikel 9

h) »anbragt om bord«: monteret eller anbragt om bord på et skib

i) »sikkerhedscertifikater«: certifikater, som medlemsstaterne udsteder eller lader udstede i henhold til internationale konventioner

j) »skib«: et skib, der falder ind under internationale konventioner, dog med undtagelse af krigsskibe

k) »EF-skib«: et skib, for hvilket medlemsstaterne udsteder eller lader udstede sikkerhedscertifikater i henhold til internationale konventioner. Denne definition omfatter ikke tilfælde, hvor en medlemsstats myndigheder udsteder et certifikat for et skib efter anmodning fra myndighederne i et tredjeland

l) »nyt skib«: et skib, hvis køl er lagt, eller hvis bygning er på et lignende stadium på datoen for dette direktivs ikrafttrædelse. I forbindelse med denne definition betyder et lignende stadium det stadium, på hvilket:

- i) bygning, der kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes, og
- ii) montage af dette skib er påbegyndt omfattende mindst 50 tons eller 1 % af den skønnede masse af alt strukturelt materiale, alt efter hvilken af disse to størrelser, der er den mindste

m) »eksisterende skib«: et skib, som ikke er et nyt skib

n) »prøvningsstandarder«: de standarder, der er fastsat af

- Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

— Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO)

— Den Internationale Elektrotekniske Kommission (IEC)

— Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN)

— Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (Cenelec), og

— Det Europæiske Institut for Telekommunikationsstandarder (ETSI)

som er gældende på datoen for vedtagelsen af dette direktiv, og som i henhold til de relevante internationale konventioner og de relevante resolutioner og cirkulærer fra IMO er fastsat med henblik på at definere prøvningsmetoderne og prøvningsresultaterne, dog udelukkende de standarder, som er nævnt i bilag A

o) »typegodkendelse«: evalueringsprocedurerne for udstyr, der er produceret i henhold til de relevante prøvningsstandarder, og udstedelse af den relevante typegodkendelsesattest.

Artikel 3

1. Dette direktiv gælder for udstyr til brug om bord:

a) et nyt EF-skib, uanset om skibet befinder sig i Fællesskabet på bygningstidspunktet

b) på et eksisterende EF-skib

— som ikke tidligere havde sådant udstyr om bord, eller

— når udstyr, der befandt sig om bord på skibet, udskiftes, undtagen hvis internationale konventioner tillader andet

uanset om skibet befinder sig i Fællesskabet på det tidspunkt, hvor udstyret anbringes om bord.

2. Dette direktiv gælder ikke for udstyr, som på datoen for dette direktivs ikrafttrædelse allerede var anbragt om bord på skibet.

3. Med henblik på fri bevægelighed er det alene dette direktivs bestemmelser, der gælder for det i stk. 1 nævnte udstyr, selv om det kan falde ind under andre direktiver, særlig Rådets direktiv 89/336/EØF af 3. maj 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet ⁽¹⁾ og Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse

⁽¹⁾ EFT nr. L 139 af 23. 5. 1989, s. 19. Direktivet er senest ændret ved direktiv 93/68/EØF (EFT nr. L 220 af 30. 8. 1993, s. 1).

af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler ⁽¹⁾.

Artikel 4

Hver medlemsstat eller de organisationer, der handler på dens vegne, skal, når de udsteder eller fornyer de relevante sikkerhedscertifikater, sikre, at udstyr om bord på EF-skibe, for hvilke de udsteder sikkerhedscertifikater, opfylder kravene i dette direktiv.

Artikel 5

1. Udstyr, der er opført i bilag A.1, og som er anbragt om bord på et EF-skib på eller efter den i artikel 20, stk. 1, andet afsnit, nævnte dato, skal opfylde de relevante krav i de i bilag A nævnte internationale instrumenter.

2. Udstyrets overensstemmelse med de relevante krav i de internationale konventioner og Den Internationale Søfartsorganisations relevante resolutioner og cirkulærer bevises udelukkende i henhold til de relevante prøvningsstandarter og overensstemmelsesvurderingsprocedurerne i bilag A.1. For numre i bilag A.1, hvor der er angivet både IEC- og ETSI-prøvningsstandarter, er disse standarter alternativer, og fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant kan bestemme, hvilken af dem der skal bruges.

3. Udstyr, der er opført i bilag A.1, og som er produceret inden den i stk. 1 anførte dato, kan i en periode på to år regnet fra nævnte dato også markedsføres og anbringes om bord på et EF-skib, hvis certifikater er udstedt af en medlemsstat eller på dennes vegne i henhold til internationale konventioner, såfremt dette udstyr er fremstillet i henhold til de procedurer for typegodkendelse, der var gældende på denne medlemsstats område inden datoen for vedtagelsen af dette direktiv.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne må ikke forbyde markedsføring eller anbringelse om bord på et EF-skib af eller nægte at udstede eller forny sikkerhedscertifikater for udstyr, der

er opført i bilag A.1, og som er forsynet med mærket eller på anden vis opfylder dette direktivs bestemmelser.

2. Den kompetente myndighed skal have udstedt en radiolicens i overensstemmelse med bestemmelserne i de internationale radioforskrifter, inden det relevante sikkerhedscertifikat udstedes.

Artikel 7

1. Efter datoen for dette direktivs ikrafttrædelse skal Fællesskabet indsende en anmodning til IMO eller efter omstændighederne til de europæiske standardiseringsorganisationer med henblik på at fastsætte standarter, herunder detaljerede prøvningsstandarter, for det udstyr, der er opført i bilag A.2.

2. De anmodninger, der er nævnt i stk. 1, fremsættes:

— af Rådets formandskab og af Kommissionen, når de indgives til IMO

— af Kommissionen, i overensstemmelse med Rådets direktiv 83/189/EØF af 28. marts 1983 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarter og forskrifter ⁽²⁾, når de indgives til de europæiske standardiseringsorganisationer. Kommissionens mandater skal tage sigte på at udvikle internationale standarter gennem procedurer for samarbejde mellem de europæiske organer og de tilsvarende internationale organer.

3. Medlemsstaterne skal gøre deres yderste for at sikre, at de internationale organisationer, herunder IMO, hurtigt iværksætter udarbejdelsen af disse standarter.

4. Kommissionen kontrollerer regelmæssigt udarbejdelsen af prøvningsstandarterne.

5. Vedtager de internationale organisationer, herunder IMO, ikke eller afslår de at vedtage de relevante prøvningsstandarter for et bestemt stykke udstyr inden for en rimelig frist, kan der efter proceduren i artikel 18 vedtages standarter, der er baseret på de europæiske standardiseringsorganisationers arbejde.

6. Når de i stk. 1 eller 5 nævnte prøvningsstandarter vedtages eller træder i kraft, alt efter omstændighederne, for et bestemt stykke udstyr, kan dette udstyr overføres fra bilag A.2 til bilag A.1 efter proceduren i artikel 18, og bestemmelserne i artikel 5 gælder fra datoen for overførslen.

⁽¹⁾ EFT nr. L 399 af 30. 12. 1989, s. 18. Direktivet er senest ændret ved direktiv 93/95/EØF (EFT nr. L 276 af 9. 11. 1993, s. 11).

⁽²⁾ EFT nr. L 109 af 26. 4. 1983, s. 8. Direktivet er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

Artikel 8

1. Et nyt skib, som, uanset hvilket flag det fører, ikke er registreret i en medlemsstat, men skal overføres til en medlemsstats register, skal ved overførslen inspiceres af den modtagende medlemsstat med henblik på kontrol af, at udstyrets faktiske beskaffenhed er i overensstemmelse med skibets sikkerhedscertifikater og enten opfylder bestemmelserne i dette direktiv og bærer mærket eller, til medlemsstatens myndigheders tilfredshed, svarer til udstyr, der er typegodkendt i henhold til dette direktiv.

2. Udstyr, som ikke bærer mærket, eller som myndighederne ikke finder er tilsvarende, skal udskiftes.

3. For udstyr, som i henhold til denne artikel anses for at være tilsvarende, udsteder medlemsstaten et certifikat, der altid skal ledsage det, og som indeholder flagmedlemsstatens tilladelse til, at udstyret anbringes om bord på skibet, samt alle restriktioner eller bestemmelser vedrørende brugen af det.

4. For radiokommunikationsudstyr skal flagstatens myndigheder kræve, at det ikke på urimelig måde har konsekvenser for kravene med hensyn til radiofrekvensspektret.

Artikel 9

1. Medlemsstaterne giver Kommissionen og de øvrige medlemsstater meddelelse om, hvilke bemyndigede organer de har udpeget til at udføre de i artikel 10 nævnte procedurer, hvilke specifikke opgaver disse bemyndigede organer er udpeget til at udføre, og hvilke identifikationsnumre Kommissionen forud har tildelt dem. Organisationerne skal sende den medlemsstat, som har til hensigt at bemyndige dem, fuldstændige oplysninger om og bevis for opfyldelse af kriterierne i bilag C.

2. Hver medlemsstat skal mindst hvert andet år lade myndighederne eller et upartisk eksternt organ, der er udpeget af myndighederne, gennemføre en kontrol af de opgaver, som de bemyndigede organer udfører på dens vegne. Kontrollen skal sikre, at det bemyndigede organ fortsat opfylder kriterierne i bilag C.

3. En medlemsstat, som har udpeget et bemyndiget organ, skal annullere denne udpegelse, hvis den konstaterer, at dette bemyndigede organ ikke længere opfylder kriterierne i bilag C. Den skal straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 10

1. Overensstemmelsesvurderingsproceduren, som er beskrevet i bilag B, omfatter:

- i) EF-typeafprøvning (modul B), hvorefter der for alt udstyr, alt efter hvilken af de i bilag A.1 nævnte muligheder fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant vælger, inden det markedsføres, skal udstedes enten:
 - a) en EF-typeoverensstemmelseserklæring (modul C)
 - b) en EF-typeoverensstemmelseserklæring (kvalitetssikring af produktionen) (modul D)
 - c) en EF-typeoverensstemmelseserklæring (kvalitetssikring af produkterne) (modul E), eller
 - d) en EF-typeoverensstemmelseserklæring (produktverifikation) (modul F)eller
- ii) fuld EF-kvalitetssikring (modul H).

2. Typeoverensstemmelseserklæringen skal være skriftlig og skal indeholde de i bilag B specificerede oplysninger.

3. I tilfælde, hvor udstyret er produceret individuelt eller i begrænset antal og ikke er serie- eller masseproduceret, kan EF-enhedsverifikation (modul G) anvendes som procedure for overensstemmelsesvurdering.

4. Kommissionen opbevarer en ajourført liste over godkendt udstyr og ansøgninger, der er inddraget eller afslået, og stiller den til rådighed for de berørte parter.

Artikel 11

1. På udstyr i bilag A.1, der er i overensstemmelse med de relevante internationale instrumenter, og som er produceret i henhold til procedurerne for overensstemmelsesvurdering, anbringes mærket af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant.

2. Mærket følges af identifikationsnummeret på det bemyndigede organ, som har udført overensstemmelsesvurderingsproceduren, hvis dette organ har været involveret i produktionskontrollen, samt af de sidste to cifre i årstallet for det år, hvor mærket blev anbragt. Det bemyndigede organs identifikationsnummer anbringes på organets ansvar, enten af organet selv eller af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant.

3. Mærkets udformning er vist i bilag D.

4. Mærket anbringes på udstyret eller på dets dataskilt på en sådan måde, at det er synligt, læseligt og uudsletteligt i den periode, udstyret forventes at være i brug. Hvis dette ikke er muligt eller rimeligt på grund af udstyrets art, skal mærket anbringes på produktets emballage, på en etiket eller på en folder.

5. Det er ikke tilladt at anbringe mærker eller påskrifter, som kan vildlede tredjemand med hensyn til betydningen eller den grafiske udformning af det i dette direktiv nævnte mærke.

6. Mærket anbringes ved produktionsfasens afslutning.

Artikel 12

1. Uanset bestemmelserne i artikel 6 kan hver medlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der udføres stikprøver på udstyr med mærket, som findes på dens marked, men som endnu ikke er anbragt om bord på et skib, for at kontrollere, at det er i overensstemmelse med dette direktiv. Stikprøver, der ikke er fastsat i modulerne for overensstemmelsesvurdering i bilag B, udføres for medlemsstatens regning.

2. Uanset bestemmelserne i artikel 6 kan myndighederne i det land, hvis flag EF-skibet fører, foretage evaluering af udstyr, der er installeret om bord, og som opfylder dette direktivs krav, hvis driftsmæssig funktionsprøvning om bord af sikkerhedsmæssige grunde og/eller med henblik på forebyggelse af forurening kræves i internationale instrumenter, og forudsat at den allerede udførte overensstemmelsesvurderingsprocedure ikke gentages. Flagstatens myndigheder kan kræve, at fabrikanten af udstyret, dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant eller den person, der har ansvaret for markedsføringen af udstyret i Fællesskabet, forelægger inspektions- eller prøvningsrapporterne.

Artikel 13

1. Konstaterer en medlemsstat ved inspektion eller på anden måde, at et stykke udstyr, som er omhandlet i bilag A.1, som er korrekt installeret og vedligeholdt og brugt som tilsigtet, selv om det bærer mærket, kan udgøre en risiko for besætningens, passagerernes, eller efter omstændighederne andre menneskers sundhed og/eller sikkerhed, eller at det skader havmiljøet, skal den træffe alle hensigtsmæssige foreløbige foranstaltninger for at fjerne dette udstyr fra markedet eller forbyde eller begrænse, at det markedsføres eller anbringes om bord på et skib, for hvilket den udsteder sikkerhedscertifikater. Medlemsstaten underretter straks de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom og begrundet sin beslutning,

herunder især om manglende overholdelse af dette direktiv skyldes:

- a) manglende overholdelse af bestemmelserne i artikel 5, stk. 1 og 2
- b) ukorrekt anvendelse af prøvningsstandarderne i artikel 5, stk. 1 og 2, eller
- c) at selve prøvningsstandarderne er utilstrækkelige.

2. Kommissionen indleder snarest muligt høring af parterne. Konstaterer Kommissionen efter sådanne høringer:

- at foranstaltningerne er berettigede, skal den straks underrette den initiativtagende medlemsstat og de øvrige medlemsstater herom; skyldes den i stk. 1 nævnte beslutning, at prøvningsstandarderne er utilstrækkelige, skal Kommissionen, hvis den medlemsstat, der har truffet beslutningen, opretholder denne, efter høring af parterne indbringe sagen for det i artikel 18 nævnte udvalg inden to måneder, og Kommissionen skal indlede proceduren i artikel 18
- at foranstaltningerne er uberettigede, skal den straks underrette den initiativtagende medlemsstat samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant herom.

3. Hvis et stykke ureglementeret udstyr bærer mærket, skal den medlemsstat, der har retsmyndighed over den, der har anbragt mærket, træffe passende foranstaltninger; medlemsstaten underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures udvikling og resultat.

Artikel 14

1. Uanset bestemmelserne i artikel 5 kan flagstatens myndigheder under særlige omstændigheder i forbindelse med teknisk innovation tillade, at udstyr, der ikke opfylder procedurerne for overensstemmelsesvurdering, anbringes om bord på et EF-skib, hvis det ved prøvning eller på anden måde til flagstatens myndigheders tilfredshed er konstateret, at sådant udstyr er mindst lige så effektivt som udstyr, der opfylder procedurerne for overensstemmelsesvurdering.

Med hensyn til radiokommunikationsudstyr skal flagstatens myndigheder kræve, at udstyret ikke på urimelig måde har konsekvenser for kravene med hensyn til radiofrekvensspektret.

2. Sådanne prøvningsprocedurer må ikke på nogen måde diskriminere mellem udstyr, der er produceret i flagmedlemsstaten, og udstyr, der er produceret i andre stater.

3. Udstyr, som er omfattet af denne artikel, forsynes af medlemsstaten med et certifikat, der skal følge det overalt, og som indeholder flagmedlemsstatens tilladelse til, at udstyret anbringes om bord på skibet, samt alle restriktioner eller bestemmelser vedrørende brugen af det.

4. Hvis en medlemsstat tillader anbringelse om bord på et EF-skib af udstyr, der er omfattet af denne artikel, skal medlemsstaten straks meddele Kommissionen og de øvrige medlemsstater de nærmere oplysninger i denne forbindelse samt rapportere om alle relevante prøvninger, vurderinger og procedurer for overensstemmelsesvurdering.

5. Udstyr, der er omhandlet i stk. 1, tilføjes i dette direktivs bilag A.2 efter proceduren i artikel 18.

6. Hvis et skib med udstyr om bord, der er omfattet af stk. 1, overføres til en anden medlemsstat, kan den modtagende flagmedlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger, der kan omfatte prøvninger og praktiske demonstrationer, for at sikre sig, at udstyret er mindst lige så effektivt som udstyr, der opfylder overensstemmelsesprocedurerne.

Artikel 15

1. Uanset bestemmelserne i artikel 5 kan en flagstats myndigheder med henblik på prøvning eller vurdering tillade anbringelse om bord på et EF-skib af udstyr, der ikke opfylder overensstemmelsesprocedurerne eller ikke er omfattet af artikel 14, men kun såfremt følgende betingelser er opfyldt:

- a) udstyret skal forsynes med et certifikat, der skal følge det overalt, og som indeholder flagmedlemsstatens tilladelse til, at udstyret anbringes om bord på EF-skibet, samt alle restriktioner eller bestemmelser vedrørende brugen af det
- b) tilladelsen skal begrænses til en kort periode
- c) udstyret må ikke tillægges samme værdi som udstyr, der opfylder kravene i dette direktiv, og må ikke erstatte sådant udstyr, som skal forblive om bord på EF-skibet i driftsklar stand til øjeblikkelig anvendelse.

2. Flagstatens myndigheder skal kræve, at radiokommunikationsudstyr ikke ubehørigt berører radiofrekvensspektrets krav.

Artikel 16

1. Hvis udstyr skal udskiftes i en havn uden for Fællesskabet, og det under særlige omstændigheder, som skal begrundes behørigt over for flagstatens myndigheder, ikke er muligt at anbringe EF-typeafprøvet udstyr om bord inden for et rimeligt tidsrum, eller uden at det medfører urimelige forsinkelser eller omkostninger, kan andet udstyr anbringes om bord efter følgende procedure:

- a) Udstyret skal forsynes med dokumentation, som er udstedt af en anerkendt organisation, der svarer til et bemyndiget organ, hvis der er indgået en overenskomst om gensidig anerkendelse af sådanne organisationer mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland.
- b) Viser det sig umuligt at overholde stk. 1, litra a), kan udstyr, der er ledsaget af dokumentation, som er udstedt af en stat, der er medlem af IMO, og som er part i de relevante konventioner, og hvori det godtgøres, at udstyret er i overensstemmelse med de relevante IMO-krav, anbringes om bord med forbehold af bestemmelserne i stk. 2 og 3.

2. Flagstatens myndigheder skal straks underrettes om, hvilken type udstyr det drejer sig om, med en nærmere beskrivelse af det.

3. Flagstatens myndigheder skal snarest muligt sikre, at det i stk. 1 nævnte udstyr samt dets prøvningsdokumentation opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter og i dette direktiv.

4. Flagstatens myndigheder skal kræve, at radiokommunikationsudstyr ikke ubehørigt berører radiofrekvensspektrets krav.

Artikel 17

Dette direktiv kan ændres efter proceduren i artikel 18 med henblik på:

- at anvende senere ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv
- at ajourføre bilag A både ved at tilføje nyt udstyr og ved at overføre udstyr fra bilag A.2 til bilag A.1 og omvendt
- at tilføje muligheden for at anvende modul B + C og modul H på udstyr, som er opført i bilag A.1
- at medtage andre standardiseringsorganisationer i definitionen af »prøvningsstandarder« i artikel 2.

Artikel 18

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods ⁽¹⁾, efter proceduren i nærværende artikel.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet ved udløbet af en frist på to måneder regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 19

Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand med henblik på effektiv gennemførelse og håndhævelse af dette direktiv.

Artikel 20

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 30. juni 1998 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Medlemsstaterne anvender disse love og bestemmelser fra den 1. januar 1999.

De i første afsnit nævnte 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.

2. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 21

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

Artikel 22

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 1996.

På Rådets vegne

S. BARRETT

Formand

⁽¹⁾ EFT nr. L 247 af 5. 10. 1993, s. 19.

BILAG A

Bilag A.1: Udstyr med detaljerede prøvningsstandarder, som allerede findes i de internationale instrumenter ⁽¹⁾

UD OVER DE INTERNATIONALE PRØVNINGSSTANDARDE, SOM ER SPECIFIKT NÆVNT, INDEHOLDER DE RELEVANTE KONVENTIONSBESTEMMELSER EN RÆKKE BESTEMMELSER, SOM SKAL EFTERPRØVES VED TYPEAFPRØVNINGEN (TYPEGODKENDELSEN)

1. Redningsudstyr

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder ⁽²⁾	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	Redningskranse	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
2	Redningskranse med selv-tændende blus	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31.2	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
3	Redningskranse med selv-virkende røgsignaler	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.1,31.3	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
4	Redningsveste	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.2,32	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
5	Overlevelsesdragter	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.3,33	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
6	Overlevelsesdragter — redningsveste	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/7.32,33	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
7	Termiske beskyttelsesmidler	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/34	IMO Res. A 689 (17)		x	x	x		
8	Faldskærmssignaler (pyrotekniske)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/35	IMO Res. A 689 (17)		x		x		
9	Håndblus (pyrotekniske)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/36	IMO Res. A 689 (17)				x		

10	Røgsignaler (pyrotekniske)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/37	IMO Res. A 689 (17)					x		
11	Linekastningsapparater (pyrotekniske)	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/49	IMO Res. A 689 (17)					x		
12	Oppustelige redningsflåder	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38,39	IMO Res. A 689 (17)							
13	Faste redningsflåder	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38,40	IMO Res. A 689 (17)							
14	Hydrostatisk udløsningsapparat til »flyde-frit-op«-redningsflåder	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/38,6,3	IMO Res. A 689 (17)				x	x		
15	Redningsbåde	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/41 til 46	IMO Res. A 689 (17)						x	
16	Faste redningsbåde	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/47.1 & 2	IMO Res. A 689 (17)						x	
17	Oppustelige både — mand over bord	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/47	IMO Res. A 689 (17)						x	
18	Udsætningsanordninger med faldkavaler	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1 & 2	IMO Res. A 689 (17)				x	x		
19	»Flyde-frit-op«-udsætningsanordninger	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1 & 3	IMO Res. A 689 (17)				x	x		
20	»Frit-fald«-udsætningsanordninger	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1,3 & 4	IMO Res. A 689 (17)						x	

(1) Modul H i sjette kolonne betyder modul H plus konstruktionsprøvningsattest.

(2) Hvis der henvises til IMO-resolutter, drejer det sig om standarderne i de relevante dele af resolutionernes bilag, eksklusive bestemmelserne i selve resolutionerne.

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
21	Udsætnings- og indskibningsanordninger	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.1.2,3,4,5,6 & 7	IMO Res. A 689 (17)					x	
22	Indskibningslejdere	Reg. III/4 & III,30	Reg. III/48.7	IMO Res. A 689 (17)			x	x		
23	Retro-reflektive materialer	Reg. III/4	Reg. III/30.2.7	IMO Res. A 658 (16)			x	x		
24	Tovejs VHF-radiotelefon-apparat	Reg. III/4	Reg. III/6.2.1	IMO Res. A 694 (17) IMO Res. A 762 (18) I-ETS 300.225 IEC 945, IEC-udkast 1097-12			x	x	x	
25	Radartransponder SART	Reg. III/4	Reg. III/6.2.2	IMO Res. A 530 (13) IMO Res. A 697 (17) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-1 ITU-R 628		x	x	x	x	
26	Radarreflektor	Reg. III/4	Reg. III/38.5.1.14 Reg. III/41.8.30	IMO Res. A 384 (X) ISO 8729		x	x	x	x	

2. Havforurening

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. MARPOL 73/74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. MARPOL 73/74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
27	Oliefilteringsudstyr (olieindhold i spildevand maksimalt 15 p.p.m.)	Bilag I Reg. 16 (4),(5) & (7)	Bilag I Reg. 16 (1) & (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x		

28	Olie/vand grænseflade de- tektorer	Bilag I Reg. 15 (3) (b)	Bilag I Reg. 15 (3) (b)	MEPC 5 (XIII)		x	x	x	
29	Oliemåler	Bilag I Reg. 16 (5)	Bilag I Reg. 16 (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x	
30	Behandlingsenheder, som påsættes eksisterende olie/ vand behandlingsanlæg (olieindhold maksimalt 15 p.p.m.)	Bilag I Reg. 16 (5)	Bilag I Reg. 16 (5)	IMO Res. A 444 (XI)		x	x	x	
31	System til overvågning og kontrol med olieudslip fra olietankskib	Bilag I Reg. 15 (3)	Bilag I Reg. 15 (3)	IMO Res. A 586 (14)		x	x	x	
32	Spildevandsanlæg	Bilag IV Reg. 8 (b)	Bilag IV Reg. 8 (b)	MEPC 2 (VI)		x	x	x	

3. Brandbeskyttelse

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
33	Vanskeligt antændelige materialer til primær dæks- belægning	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Reg. II-2/34.8	IMO Res. A 214 (VII) IMO Res. A 687 (17) IMO MSC/Circ. 549		x				
34	Transportable ildslukkere	Reg. II-2/6.1	Reg. II-2/6	EN 3		x	x	x		

4. Navigationsudstyr

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
35	Magnetkompas	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (b)	IMO Res. A 382 (X) IMO Res. A 394 (17) IEC 945 ISO 449, 2269, 10316		x	x	x	x	
36	Gyrokompas	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (d)	IMO Res. A 694 (17) IMO Res. A 424 (XI) IEC 945 ISO 8728		x	x	x	x	
37	Radarudstyr	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (g) Reg. V/12 (h)	IMO Res. A 477 (XII) IMO Res. A 694 (17) IEC 936 & 945		x	x	x	x	
38	ARPA	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (i)	IMO Res. A 422 (XI) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 872		x	x	x	x	
39	Ekkolodudstyr	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (k)	IMO Res. A 224 (VII) IMO Res. A 694 (17) ISO 9875 IEC 945		x	x	x	x	
40	Log til måling af fart og distance	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (l)	IMO Res. A 478 (XII) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1023		x	x	x	x	
41	Omdrejningstæller	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (m)	IMO Res. A 526 (13) IMO Res. A 694 (17) IEC 945		x	x	x	x	

42	Radiopjeler	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	IMO Res. A 665 (16) IMO Res. A 694 (17) IEC 945	x	x	x	x	x
43	Omegaudstyr	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	IMO Res. A 479 (XII) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1010	x	x	x	x	x
44	Loran-C-udstyr	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1075	x	x	x	x	x
45	Deccasystem	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1135	x	x	x	x	x
46	GPS-udstyr	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	IMO Res. A 694 (17) IEC 945 IEC-udkast 1108-1	x	x	x	x	x

5. Radiokommunikationsudstyr

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
47	VHF-radioanlæg, der kan sende og modtage DSC og radiotelefoni	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.1	IMO Res. A 524 (13) IMO Res. A 609 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-7 ITU-R 493,541 ETS 300 162		x	x	x		x
48	VHF DSC-vagtmodtager	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.2	IMO Res. A 609 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-8 ITU-R 493,541 ETS 300 338 ETS 300 162		x	x	x	x	

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
49	SART-radartransponder	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.3	IMO Res. A 530 (13) IMO Res. A 697 (17) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-1 ITU-R 628		x	x	x	x	
50	NAVTEX-modtager	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.4	IMO Res. A 525 (13) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-6 ITU-R 540 & 625 ETS 300 065		x	x	x	x	
51	EGC-modtager	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	IMO Res. A 570 (14) IMO Res. A 664 (16) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 IEC-udkast 1097-4 ETS 300 460		x	x	x	x	
52	HF marine safety information (MSI) udstyr (HF NBDP-modtager)	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	IMO Res. A 700 (17) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & udkast 1097-11 ITU-R 491, 492, 625, 688 ETS 300 067 ETS 300 067/A1		x	x	x	x	
53	406 MHz EPIRB	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	IMO Res. A 662 (16) IMO Res. A 763 (18) IMO Res. A 696 (17) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-2 ITU-R 633 ETS 300 066		x	x	x	x	

54	L-bånd-EPIRB	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	IMO Res. A 661 (16) IMO Res. A 662 (16) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 IEC-udkast 1097-5 ITU-R 632 INMARSAT System Definition Manual (SDM) ETS 300 372		x	x	x	x	x
55	2182 kHz vagtmodtager	Reg. IV/14	Reg. IV/7.2	IMO Res. A 383 (X) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 IEC 1097-15 ETS 300 441 UIT-R M 219		x	x	x	x	x
56	Totone signalanordning	Reg. IV/14	Reg. IV/7.3	IMO Res. A 421 (XI) IMO Res. A 571 (14) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 IEC 1097-9 ETS 300 373 UIT-R M 219		x	x	x	x	x
57	MF-radioanlæg, som kan sende og modtage DSC og radiotelefoni	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.1 Reg. IV/10.1.2	IMO Res. A 610 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-9 ITU-R 493,541 ETS 300 373 ETS 300 338 UIT-R M 219		x	x	x	x	x
58	MF-radiotelefon DSC vagtmodtager	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.2 Reg. IV/10.1.3	IMO Res. A 610 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-10 ITU-R 493,541 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	x

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Gældende reg. SOLAS 74 med ændringer	Internationale prøvningsstandarder	Moduler til overensstemmelsesvurdering					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
59	Inmarsat-A SES	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	IMO Res. A 570 (14) IMO Res. A 698 (17) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 SDM		x	x	x	x	
60	Inmarsat-C SES	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	IMO Res. A 570 (14) IMO Res. A 663 (16) IMO Res. A 664 (16) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 SDM IEC-udkast 1097-4 ETS 300 460		x	x	x	x	
61	MF-/HF-radioanlæg, der kan sende og modtage DSC, NBDP og radiotelefon	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.1	IMO Res. A 613 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-9 & 1097-11 ITU-R 493, 541, 476, 492, 625 ETS 300 067 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	
62	Radiotelefon MF/HF DSC-vagtmotager	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.2	IMO Res. A 613 (15) IMO Res. A 694 (17) IEC 945 & 1097-3 & 1097-10 ITU-R 493 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	

Bilag A.2: Udstyr uden prøvningsstandarder i de internationale instrumenter

1. Redningsudstyr

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Internationale prøvningsstandarder
1	Evakueringslisk, udsætning og ombordtagning	Reg. III/48.5	
2	Udsætningsanordninger til redningsflåder	Reg. III/4 & III,30	IMO Res. A 689 (17)

2. Brandbeskyttelse

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Internationale prøvningsstandarder
3	Andet materiale end stål til rør, der går igennem klasse »A« og »B« skillevægge	Reg. II-2/18.2.1	For plastikrør: IMO Res. A 753 (18)
4	Andet materiale end stål til olie- eller brændselsolieførende rør	Reg. II-2/18.2.2	
5	Transportable og ikke transportable ildslukkere	Reg. II-2/6.1 Reg. II-2/7.1.3, 7.2.3 & 7.3.1	
6	Indåndingsapparat til brandmænd	Reg. II-2/17.1.2	
7	Sprinkleranlæg (kun selve sprinkleren med automatisk udløsning og alarm)	Reg. II-2/12.3, 36.1.2 & 36.2 Reg. 41-2 para 5 & 52.2	ISO 6182
8	Dyser til fast installerede højtrykssprinkleranlæg til maskinrum	Reg. II-2/10.1	
9	Dyser til fast installerede højtrykssprinkleranlæg til områder i særkategori	Reg. II-2/37.1.3	IMO Res. A 123 (V)
10	Startanordninger til generatorer i kulde	Reg. II-1/44.2	
11	Brandslanger	Reg. II-2/4.7.1	

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Internationale prøvningsstandarder
12	Strålerør	Reg. II-2/4.8.4 Reg. II-2/41 — 2 para 1.5	
13	Elektrisk sikkerhedslygte	Reg. II-2/17.1.1.4	
14	Røgedetektorer	Reg. II-2/13.3.2	
15	Varmedetektorer	Reg. II-2/13.3.3	
16	Primær dæksbelægning, toksiske eller eksplosive reaktioner	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	IMO Res. A 687 (17)
17	Klasse »A« og »B« skot og dæk, brandsikre	Reg. II-2/3.3.5 Reg. II-2/3.4.4	IMO Res. A 754 (18)
18	Anordninger til at hindre, at ild breder sig til lasttankene i olietankskibe	Reg. II-2/59.1.5 Reg. II-2/59.1.9.4 & 59.2	IMO MSC/Circ. 373/Rev. 1 IMO MSC/Circ. 450/Rev. 1
19	Ubrændbare ikke-antændelige materialer til klasse »A«, »B« og »C« skille vægge	Reg. II-2/3.1 Reg. II-2/3.3.4 Reg. II-2/3.4.3 Reg. II-2/3.5	IMO Res. A 472 (XII)

3. Radiokommunikationsudstyr

Nr.	Udstyrets betegnelse	Reg. SOLAS 74 med ændringer, hvis »typegodkendelse« er påkrævet	Internationale prøvningsstandarder
20	VHF-EPIRB	Reg. IV/14	IMO Res. A 612 (15) IMO Res. A 662 IMO Res. A 694 (17) IEC 945 ITU-R 693

BILAG B

Moduler for overensstemmelsesvurdering

EF-TYPEAFPRØVNING (MODUL B)

1. Et bemyndiget organ konstaterer og attesterer, at et prøveeksemplar, som er repræsentativt for den pågældende produktion, opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter.

2. Ansøgning om EF-typeafprøvning indgives af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant til et bemyndiget organ efter eget valg.

Anmodningen skal indeholde:

- fabrikantens navn og adresse samt navn og adresse på fabrikantens repræsentant, hvis anmodningen indgives af denne
- en skriftlig erklæring om, at samme anmodning ikke samtidig er indgivet til andre bemyndigede organer
- den tekniske dokumentation, der er beskrevet i punkt 3.

Ansøgeren stiller et prøveeksemplar, som er repræsentativt for den pågældende produktion, og som i det følgende benævnes »type«⁽¹⁾, til rådighed for det udpegede organ. Det bemyndigede organ kan anmode om yderligere prøveeksemplarer, såfremt dette er nødvendigt af hensyn til gennemførelsen af prøvningsprogrammet.

3. Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at vurdere produktets overensstemmelse med kravene i de relevante internationale instrumenter. Den skal, i det omfang, det er nødvendigt for vurderingen, dække produktets konstruktion, fremstilling, installation og funktion i overensstemmelse med beskrivelsen i den tekniske dokumentation i tillægget til dette bilag.

4. Det bemyndigede organ:

- 4.1. undersøger den tekniske dokumentation og kontrollerer, at typen er fremstillet i overensstemmelse med denne

- 4.2. gennemfører eller lader gennemføre de nødvendige undersøgelser og prøvninger til kontrol af, om kravene i de relevante internationale instrumenter rent faktisk er anvendt

- 4.3. aftaler med ansøgeren, hvor undersøgelserne og de nødvendige prøvninger skal gennemføres.

5. Konstateres det, at typen opfylder bestemmelserne i de relevante internationale instrumenter, udsteder det bemyndigede organ en EF-typeafprøvningsattest til ansøgeren. Attesten skal indeholde fabrikantens navn og adresse, detaljer ved udstyret, undersøgelsens resultater, betingelserne for dens gyldighed samt de nødvendige data til identificering af den godkendte type.

En oversigt over de relevante dele af den tekniske dokumentation vedlægges attesten, og en kopi heraf opbevares af det bemyndigede organ.

Afslår det bemyndigede organ at udstede en typeafprøvningsattest til fabrikanten, skal det give en detaljeret redegørelse for årsagerne hertil.

Hvis fabrikanten igen ansøger om typegodkendelse for udstyr, for hvilket en typeafprøvningsattest er blevet nægtet, skal hans ansøgning til det bemyndigede organ indeholde al relevant dokumentation, herunder de originale prøvningsrapporter, en detaljeret redegørelse for årsagerne til den tidligere nægtelse og detaljer om de ændringer, der er foretaget ved udstyret.

⁽¹⁾ En type kan omfatte flere forskellige produktvarianter, når blot forskellene mellem varianterne ikke berører sikkerhedsniveauet eller de øvrige krav til produktets kvalitet.

6. Ansøgeren skal underrette det bemyndigede organ, som opbevarer den tekniske dokumentation vedrørende EF-typeafprøvningen, om enhver ændring af det godkendte produkt; produktet skal godkendes på ny, hvis ændringerne kan påvirke overensstemmelsen med kravene eller de foreskrevne betingelser for anvendelse af produktet. Denne tillægsgodkendelse gives i form af en tilføjelse til den oprindelige EF-typeafprøvningsattest.
7. Hvert bemyndiget organ meddeler efter anmodning flagmedlemsstatens myndigheder og de øvrige bemyndigede organer alle relevante oplysninger om de EF-typeafprøvningsattester og tillægsgodkendelser, de har udstedt eller inddraget.
8. De øvrige bemyndigede organer kan få tilstillet kopi af EF-typeafprøvningsattesterne og/eller tillægsgodkendelserne. Bilagene til attesterne stilles til de øvrige bemyndigede organers rådighed.
9. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant skal ud over den tekniske dokumentation tillige opbevare en kopi af EF-typeafprøvningsattesten og eventuelle tillæg til denne i mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet.

TYPEOVERENSSTEMMELSE (MODUL C)

1. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant garanterer og erklærer, at de pågældende produkter er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten og opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anbringer mærket på hvert enkelt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring.
2. Fabrikanten træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at fremstillingsprocessen sikrer, at de fremstillede produkter er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten og med de relevante krav i de internationale instrumenter.
3. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant skal opbevare en kopi af overensstemmelseserklæringen i mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet.

KVALITETSSIKRING AF PRODUKTIONEN (MODUL D)

1. En fabrikant, der opfylder betingelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at de pågældende produkter er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anbringer mærket på hvert enkelt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. Sammen med mærket anføres det identifikationsnummer, der anvendes af det bemyndigede organ, som er ansvarligt for den i punkt 4 omhandlede kontrol.
2. Fabrikanten skal anvende et godkendt kvalitetsstyringssystem for produktion og foretage kontrol og prøvninger af de færdige produkter som beskrevet i punkt 3 og er underlagt den i punkt 4 omhandlede kontrol.
3. **Kvalitetsstyringssystem**
 - 3.1. Fabrikanten indsender en ansøgning om vurdering af kvalitetssystemet for de pågældende produkter til et bemyndiget organ efter eget valg.

Ansøgningen skal indeholde:

- alle oplysninger, der er relevante for den planlagte produktkategori
- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
- den tekniske dokumentation for den godkendte type og en kopi af EF-typeafprøvningsattesten.

- 3.2. Kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at produkterne er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten.

Alle de forhold, krav og bestemmelser, som fabrikanten har taget hensyn til, skal dokumenteres på systematisk og overskuelig måde i en skriftlig redegørelse for forholdsregler, procedurer og instruktioner. Denne dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at kvalitetsprogrammer, -planer, -manualer og -registre fortolkes ens.

Dokumentationen skal navnlig indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

- kvalitetsmålsætninger og organisationsstruktur samt ledelsens ansvar og beføjelser med hensyn til produktkvalitet
- teknikker, fremgangsmåder og de systematiske foranstaltninger, der vil blive anvendt i produktionen samt ved kvalitetskontrol og -sikring
- de undersøgelser og prøvninger, der skal udføres før, under og efter fremstillingen, og den hyppighed hvormed dette sker
- kvalitetsregistre, herunder inspektionsrapporter og prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter over personalets kvalifikationer m. v.
- hvordan det kontrolleres, at den krævede produktkvalitet er opnået, og at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt.

- 3.3. Det bemyndigede organ vurderer kvalitetsstyringssystemet for at fastslå, om det opfylder kravene i punkt 3.2. Organet skal antage, at disse krav er opfyldt, hvis kvalitetsstyringssystemerne anvender den relevante harmoniserende standard.

Kontrolholdet skal mindst omfatte ét medlem, som har erfaring med at vurdere den pågældende produktteknologi. Vurderingsproceduren skal omfatte et besøg på fabrikantens anlæg.

Afgørelsen meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

- 3.4. Fabrikanten forpligter sig til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kvalitetsstyringssystemet, således som det er godkendt, og til at vedligeholde det, således at det forbliver hensigtsmæssigt og effektivt.

Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant underretter det bemyndigede organ, som har godkendt kvalitetsstyringssystemet, om enhver påtænkt ændring af dette.

Det bemyndigede organ vurderer foreslåede ændringer og afgør, om det ændrede kvalitetsstyringssystem stadig opfylder de i punkt 3.2 omhandlede krav, eller om en fornyet vurdering er nødvendig.

Det bemyndigede organ meddeler fabrikanten afgørelsen. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

4. Kontrol på det bemyndigede organs ansvar

- 4.1. Formålet med kontrollen er at sikre, at fabrikanten fuldt ud opfylder sine forpligtelser i henhold til det godkendte kvalitetsstyringssystem.

- 4.2. Fabrikanten skal give det bemyndigede organ adgang til at inspicere produktions-, inspektions-, prøvnings- samt oplagringsfaciliteterne og give det alle nødvendige oplysninger, herunder:

- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
- kvalitetsregistreringer, herunder inspektionsrapporter, prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter vedrørende personalets kvalifikationer m. v.

- 4.3. Det bemyndigede organ aflægger regelmæssigt kontrolbesøg for at sikre sig, at fabrikanten vedligeholder og anvender kvalitetsstyringssystemet; det udsteder en kontrolrapport til fabrikanten.

- 4.4. Det bemyndigede organ kan derudover aflægge uanmeldte besøg hos fabrikanten. Under disse besøg kan det foretage eller lade foretage prøvninger for om nødvendigt at kontrollere, om kvalitetsstyringssystemet fungerer korrekt. Det udsteder en besøgsrapport og, hvis der er foretaget en prøvning, en prøvningsrapport til fabrikanten.
5. I mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet skal fabrikanten kunne forelægge de nationale myndigheder:
 - den i punkt 3.1, andet afsnit, andet led, omhandlede dokumentation
 - de i punkt 3.4, andet afsnit, omhandlede meddelelser om ændringer
 - de i punkt 3.4, sidste afsnit, og i punkt 4.3 og 4.4 omhandlede afgørelser og rapporter fra det bemyndigede organ.
6. Hvert bemyndiget organ meddeler efter anmodning flagmedlemsstatens myndigheder og de øvrige bemyndigede organer alle relevante oplysninger om de godkendelser af kvalitetsstyringssystemer, det har udstedt eller inddraget.

KVALITETSSIKRING AF PRODUKTERNE (MODUL E)

1. En fabrikant, der opfylder betingelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at de pågældende produkter er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anbringer mærket på hvert enkelt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. Sammen med mærket anføres det identifikationsnummer, der anvendes af det bemyndigede organ, som er ansvarligt for den i punkt 4 omhandlede kontrol.
2. Fabrikanten anvender for den afsluttende inspektion af produktet og prøvningerne et godkendt kvalitetsstyringssystem, der opfylder kravene i punkt 3, og han er underlagt den i punkt 4 omhandlede kontrol.
3. **Kvalitetsstyringssystem**
 - 3.1. Fabrikanten indsender en ansøgning om vurdering af kvalitetsstyringssystemet for de pågældende produkter til et bemyndiget organ efter eget valg.

Ansøgningen skal indeholde:

 - alle oplysninger, der er relevante for den planlagte produktkategori
 - dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
 - den tekniske dokumentation for den godkendte type og en kopi af EF-typeafprøvningsattesten.
 - 3.2. Under kvalitetsstyringssystemet undersøges hvert enkelt produkt, og der gennemføres passende prøvninger for at sikre, at produktet opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter. Alle de forhold, krav og bestemmelser, som fabrikanten har taget hensyn til, skal dokumenteres på en systematisk og overskuelig måde i en skriftlig redegørelse for forholdsregler, procedurer og instruktioner. Denne dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at kvalitetsprogrammer, -planer, -manualer og -registre fortolkes ens.

Dokumentationen skal bl. a. indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

 - kvalitetsmålsætningerne og organisationsstrukturen samt ledelsens ansvar og beføjelser med hensyn til produktkvalitet
 - de undersøgelser og prøvninger, der vil blive udført efter fremstillingen
 - hvordan det kontrolleres, at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt
 - kvalitetsregistre, herunder inspektionsrapporter samt prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter om personalets kvalifikationer m.v.

- 3.3. Det bemyndigede organ vurderer kvalitetsstyringssystemet for at fastslå, om det opfylder kravene i punkt 3.2. Organet skal antage, at disse krav er opfyldt, hvis kvalitetsstyringssystemerne anvender den harmoniserede standard på området.
- Kontrolholdet skal mindst omfatte ét medlem, som har erfaring med at vurdere den pågældende produktteknologi. Vurderingsproceduren skal omfatte et besøg på fabrikantens anlæg.
- Afgørelsen meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.
- 3.4. Fabrikanten forpligter sig til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kvalitetsstyringssystemet, således som det er godkendt, og til at vedligeholde det, således at det forbliver hensigtsmæssigt og effektivt.
- Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant underretter det bemyndigede organ, som har godkendt kvalitetsstyringssystemet, om enhver påtænkt ændring af dette.
- Det bemyndigede organ vurderer de foreslåede ændringer og afgør, om det ændrede kvalitetsstyringssystem stadig opfylder de i punkt 3.2 omhandlede krav, eller om en fornyet vurdering er nødvendig.
- Det bemyndigede organ meddeler fabrikanten sin afgørelse. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.
4. **Kontrol på det bemyndigede organs ansvar**
- 4.1. Formålet med kontrollen er at sikre, at fabrikanten fuldt ud opfylder sine forpligtelser i henhold til det godkendte kvalitetsstyringssystem.
- 4.2. Fabrikanten skal give det bemyndigede organ adgang til at inspicere inspektions-, prøvnings- og oplagringsfaciliteterne og give det alle nødvendige oplysninger, herunder:
- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
 - teknisk dokumentation
 - kvalitetsregistre, herunder inspektionsrapporter, prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter over personalets kvalifikationer m.v.
- 4.3. Det bemyndigede organ aflægger regelmæssigt kontrolbesøg for at sikre sig, at fabrikanten vedligeholder og anvender kvalitetsstyringssystemet; det udsteder en kontrolrapport til fabrikanten.
- 4.4. Det bemyndigede organ kan derudover aflægge uanmeldte besøg hos fabrikanten. Under disse besøg kan det bemyndigede organ foretage eller lade foretage prøvninger for om nødvendigt at kontrollere, om kvalitetsstyringssystemet fungerer korrekt; det udsteder en besøgsrapport og, hvis der er foretaget en prøvning, en prøvningsrapport til fabrikanten.
5. I mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet skal fabrikanten kunne forelægge de nationale myndigheder:
- den i punkt 3.1, andet afsnit, tredje led, omhandlede dokumentation
 - de i punkt 3.4, andet afsnit, omhandlede meddelelser om ændringer
 - de i punkt 3.4, sidste afsnit, og i punkt 4.3 og 4.4 omhandlede afgørelser og rapporter fra det bemyndigede organ.
6. Hvert bemyndiget organ meddeler efter anmodning flagmedlemsstatens myndigheder og de øvrige bemyndigede organer alle relevante oplysninger om de godkendelser af kvalitetsstyringssystemer, det har udstedt eller inddraget.

PRODUKTVERIFIKATION (MODUL F)

1. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant garanterer og erklærer, at de produkter, som bestemmelserne i punkt 3 er blevet anvendt på, er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten.
2. Fabrikanten træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at fremstillingsprocessen sikrer, at produkterne er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten. Fabrikanten anbringer mærket på hvert enkelt produkt og udsteder en overensstemmelseserklæring.
3. Det bemyndigede organ foretager de nødvendige undersøgelser og prøvninger for at verificere, at produktet er i overensstemmelse med kravene i de internationale instrumenter; dette kan efter fabrikantens valg foregå enten ved kontrol og prøvning af hvert enkelt produkt som beskrevet i punkt 4 eller ved kontrol og prøvning af produkterne på et statistisk grundlag som beskrevet i punkt 5.
- 3a. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant opbevarer en kopi af overensstemmelseserklæringen i mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet.
4. **Verifikation ved kontrol og prøvning af hvert enkelt produkt**
 - 4.1. Alle produkter kontrolleres enkeltvis, og der gennemføres passende prøvninger for at verificere, at produkterne er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten.
 - 4.2. Det bemyndigede organ anbringer eller lader anbringe sit identifikationsnummer på hvert godkendt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelsesattest vedrørende de gennemførte prøvninger.
 - 4.3. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant skal på opfordring kunne forevise flagmedlemsstatens myndigheder den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ.
5. **Statistisk verifikation**
 - 5.1. Fabrikanten fremlægger sine produkter i form af ensartede partier og træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at fremstillingsprocessen garanterer, at alle producerede partier bliver ensartede.
 - 5.2. Alle produkter skal kunne verificeres i form af ensartede partier. Der udtages en stikprøve af hvert parti. Produkterne i en prøve kontrolleres enkeltvis, og der gennemføres passende prøvninger for at verificere, om produkterne er i overensstemmelse med de relevante krav i de internationale instrumenter, og for at fastslå, om partiet skal godkendes eller kasseres.
 - 5.3. For så vidt angår godkendte partier skal det bemyndigede organ anbringe eller lade anbringe sit identifikationsnummer på hvert enkelt produkt og udstede en skriftlig overensstemmelsesattest vedrørende de foretagne prøvninger. Alle produkter i partiet kan markedsføres, undtagen de produkter fra prøven, der ikke opfylder overensstemmelseskravene.

Kasseres et parti, træffer det bemyndigede organ eller den kompetente myndighed de nødvendige foranstaltninger for at forhindre, at det pågældende parti markedsføres. Hvis der ofte må kasseres partier, kan det bemyndigede organ stille den statistiske verifikation i bero.

Fabrikanten kan under fremstillingsprocessen på det bemyndigede organs ansvar anbringe dets identifikationsnummer på produktet.
 - 5.4. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant skal på opfordring kunne forevise flagmedlemsstatens myndigheder den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ.

ENHEDSVERIFIKATION (MODUL G)

1. Dette modul beskriver den procedure, hvorved fabrikanten garanterer og erklærer, at det pågældende produkt, for hvilket der er udstedt den i punkt 2 omhandlede attest, er i overensstemmelse med de relevante krav i de internationale instrumenter. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant anbringer mærket på produktet og udsteder en overensstemmelseserklæring.
2. Det bemyndigede organ kontrollerer hvert enkelt produkt og gennemfører passende prøvninger for at sikre, at det er i overensstemmelse med de relevante krav i de internationale instrumenter. Det bemyndigede organ anbringer eller lader anbringe sit identifikationsnummer på det godkendte produkt og udsteder en overensstemmelsesattest vedrørende de gennemførte prøvninger.
3. Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at vurdere produktets overensstemmelse med de relevante krav i de internationale instrumenter og at forstå dets konstruktion, fremstilling og funktion.

FULD KVALITETSSIKRING (MODUL H)

1. En fabrikant, der opfylder bestemmelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at de pågældende produkter opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anbringer mærket på hvert enkelt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. Sammen med mærket anføres det identifikationsnummer, der anvendes af det bemyndigede organ, som er ansvarligt for den i punkt 4 omhandlede kontrol.
2. Fabrikanten anvender for konstruktion, fremstilling og afsluttende inspektion af det trykbærende udstyr og for prøvningerne et godkendt kvalitetsstyringssystem, der opfylder kravene i punkt 3, og han er underlagt den i punkt 4 omhandlede kontrol.
3. **Kvalitetsstyringssystem**
 - 3.1. Fabrikanten indsender en ansøgning om vurdering af kvalitetsstyringssystemet til et bemyndiget organ.

Ansøgningen skal indeholde:

 - alle oplysninger, der er relevante for den planlagte produktkategori
 - dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet.
 - 3.2. Kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at produkterne opfylder de relevante krav i de internationale instrumenter.

Alle de forhold, krav og bestemmelser, som fabrikanten har taget hensyn til, skal dokumenteres på systematisk og overskuelig måde i en skriftlig redegørelse for forholdsregler, procedurer og instruktioner. Denne dokumentation for kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at kvalitetspolitik og -procedurer, såsom kvalitetsprogrammer, -planer, -manualer og -registre, fortolkes ens.

Redegørelsen skal navnlig indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

 - kvalitetsmålsætninger og organisationsstruktur samt ledelsens ansvar og beføjelser med hensyn til konstruktions- og produktkvalitet
 - de tekniske konstruktionsspecifikationer, herunder standarder, der vil blive anvendt, samt hvordan det sikres, at de væsentlige krav til produkterne i de internationale instrumenter vil blive opfyldt

- de teknikker til kontrol og verifikation af konstruktionen samt de fremgangsmåder og systematiske forholdsregler, der vil blive anvendt ved konstruktionen af produkter, der hører til den pågældende produktkategori
- de tilsvarende teknikker, fremgangsmåder og forholdsregler, der systematisk vil blive anvendt i produktionen
- de undersøgelser og prøvninger, der skal udføres før, under og efter produktionen, og angivelse af den hyppighed hvormed dette sker
- kvalitetsregistre, herunder inspektionsrapporter, prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter om personalets kvalifikationer m.v.
- metoderne til kontrol af, at den krævede konstruktions- og produktkvalitet er opnået, og at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt.

- 3.3. Det bemyndigede organ vurderer kvalitetsstyringssystemet for at fastslå, om det opfylder kravene i punkt 3.2. Organet skal antage, at disse krav er opfyldt, hvis kvalitetsstyringssystemerne anvender den relevante harmoniserede standard.

Kontrolholdet skal mindst omfatte ét medlem, som har erfaring med at vurdere den pågældende produktteknologi. Vurderingsproceduren skal omfatte et besøg på fabrikantens anlæg.

Afgørelsen meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

- 3.4. Fabrikanten forpligter sig til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kvalitetsstyringssystemet, således som det er godkendt, og til at vedligeholde det, således at det forbliver hensigtsmæssigt og effektivt.

Fabrikanten eller dennes i Fællesskabets etablerede bemyndigede repræsentant underretter det bemyndigede organ, som har godkendt kvalitetsstyringssystemet, om enhver påtænkt ændring af dette.

Det bemyndigede organ vurderer de foreslåede ændringer og afgør, om det ændrede kvalitetsstyringssystem stadig opfylder de i punkt 3.2 omhandlede krav, eller om en fornyet vurdering er nødvendig.

Det bemyndigede organ meddeler fabrikanten afgørelsen. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

4. EF-kontrol på det bemyndigede organs ansvar

- 4.1. Formålet med kontrollen er at sikre, at fabrikanten fuldt ud opfylder sine forpligtelser i henhold til det godkendte kvalitetsstyringssystem.

- 4.2. Fabrikanten skal give det bemyndigede organ adgang til at inspicere konstruktions-, produktions-, inspektions- og prøvnings- og oplagringsfaciliteterne og skal give det alle nødvendige oplysninger, herunder:

- dokumentation vedrørende kvalitetsstyringssystemet
- kvalitetsregistre i henhold til konstruktionsdelen i kvalitetsstyringssystemet, herunder resultater af analyser, beregninger, prøvninger m.v.
- kvalitetsregistre i henhold til produktionsdelen i kvalitetsstyringssystemet, herunder inspektionsrapporter samt prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter om personalets kvalifikationer m.v.

- 4.3. Det bemyndigede organ aflægger regelmæssigt kontrolbesøg for at sikre sig, at fabrikanten vedligeholder og anvender kvalitetsstyringssystemet; det udsteder en kontrolrapport til fabrikanten.

- 4.4. Det bemyndigede organ kan derudover aflægge uanmeldte besøg hos fabrikanten. Under disse besøg kan det bemyndigede organ foretage eller lade foretage prøvninger for om nødvendigt at kontrollere, om kvalitetsstyringssystemet fungerer korrekt; det udsteder en besøgsrapport og, hvis der er foretaget en prøvning, en prøvningsrapport til fabrikanten.

5. I mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet skal fabrikanten kunne forelægge de nationale myndigheder:

- den i punkt 3.1, andet afsnit, andet led, omhandlede dokumentation

- de i punkt 3.4, andet afsnit, omhandlede ændringer
 - de i punkt 3.4, sidste afsnit, og i punkt 4.3 og 4.4 omhandlede afgørelser og rapporter fra det bemyndigede organ.
6. Hvert bemyndiget organ meddeler efter anmodning flagmedlemsstatens myndigheder og de øvrige bemyndigede organer alle relevante oplysninger om de godkendelser af kvalitetsstyringssystemer, det har udstedt eller inddraget.
7. **Konstruktionskontrol**
- 7.1. Fabrikanten indgiver en ansøgning om konstruktionskontrol til et enkelt bemyndiget organ.
- 7.2. Ansøgningen skal gøre det muligt at forstå produktets konstruktion, fremstilling og funktion og at vurdere overensstemmelsen med de relevante krav i de internationale instrumenter.
- Den skal omfatte:
- konstruktionens tekniske specifikationer, herunder de standarder, der er anvendt
 - den nødvendige dokumentation for, at disse er dækkende, navnlig når standarderne i artikel 5 ikke har været anvendt fuldt ud. Denne dokumentation skal omfatte resultaterne af de prøvninger, der er foretaget af fabrikantens dertil udstyrede laboratorium eller for hans regning.
- 7.3. Det bemyndigede organ undersøger anmodningen, og hvis konstruktionen opfylder de relevante bestemmelser i de internationale instrumenter, udsteder det en EF-konstruktionsafprøvningsattest til ansøgeren. Attesten skal indeholde undersøgelsens resultater, betingelserne for dens gyldighed samt de nødvendige data til identificering af den godkendte konstruktion og i givet fald en beskrivelse af produktets funktion.
- 7.4. Ansøgeren skal holde det bemyndigede organ, som har udstedt EF-konstruktionsafprøvningsattesten, underrettet om enhver ændring af den godkendte konstruktion. Ændres den godkendte konstruktion, skal ændringerne også godkendes af det bemyndigede organ, som har udstedt EF-konstruktionsafprøvningsattesten, hvis ændringerne kan påvirke overensstemmelsen med de relevante krav i de internationale instrumenter eller de foreskrevne betingelser for anvendelse af produktet. Denne tillægsgodkendelse gives i form af en tilføjelse til EF-konstruktionsafprøvningsattesten.
- 7.5. Hvert bemyndiget organ meddeler efter anmodning flagmedlemsstatens myndigheder og de øvrige bemyndigede organer alle relevante oplysninger om:
- de EF-konstruktionsafprøvningsattester og tillægsgodkendelser, det har udstedt
 - de EF-konstruktionsafprøvningsattester og tillægsgodkendelser, det har inddraget.
-

*Tillæg til bilag B***Teknisk dokumentation, som fabrikanten skal forelægge for det bemyndigede organ**

Dette tillæg finder anvendelse på alle moduler i bilag B.

Den i bilag B nævnte tekniske dokumentation skal indeholde alle relevante data eller midler, som fabrikanten anvender for at sikre, at udstyret opfylder alle relevante krav.

Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at forstå produktets konstruktion, fremstilling og funktion og at vurdere produktets overensstemmelse med kravene i de relevante internationale instrumenter.

I det omfang, det er relevant for vurderingen, skal dokumentationen omfatte:

- en almindelig beskrivelse af typen
- konstruktions- og produktionstegninger, samt lister over komponenter, delmontager, kredsløb osv.
- de nødvendige beskrivelser og forklaringer til forståelse af ovennævnte tegninger og lister samt produktets funktion
- resultater af konstruktionsberegninger, uvildige kontrolundersøgelser osv.
- uvildige prøvningsrapporter
- manualer til installation, anvendelse og vedligeholdelse.

Efter omstændighederne skal konstruktionsdokumentationen indeholde følgende:

- attester for udstyr, som indgår i produktet
 - attester og certifikater vedrørende fremstillingsmetoderne og/eller inspektion og/eller kontrol af produktet
 - enhver anden dokumentation, der sætter det bemyndigede organ i stand til at foretage en bedre vurdering.
-

*BILAG C***Minimumskriterier for medlemsstaternes udpegelse af bemyndigede organer**

1. Bemyndigede organer skal opfylde kravene i de relevante EN 45000 serier.
2. Det bemyndigede organ skal være uafhængigt og må ikke kontrolleres af fabrikanter eller leverandører.
3. Det bemyndigede organ skal være etableret på Fællesskabets område.
4. Udsteder et bemyndiget organ typegodkendelser på en medlemsstats vegne, skal medlemsstaten sikre sig, at det bemyndigede organs kvalifikationer, tekniske erfaring og personale er af en sådan art, at det kan udstede typegodkendelser, som opfylder kravene i dette direktiv, og at det kan sikre et højt sikkerhedsniveau.
5. Det bemyndigede organ skal kunne yde ekspertise inden for søfart.

Et bemyndiget organ kan udføre overensstemmelsesvurderingsprocedurer for enhver økonomisk beslutningstager, som er etableret i eller uden for Fællesskabet.

Et bemyndiget organ kan udføre overensstemmelsesvurderingsprocedurer i enhver medlemsstat eller en stat uden for Fællesskabet med anvendelse af midlerne på deres hovedkontor eller personalet på et afdelingskontor i udlandet.

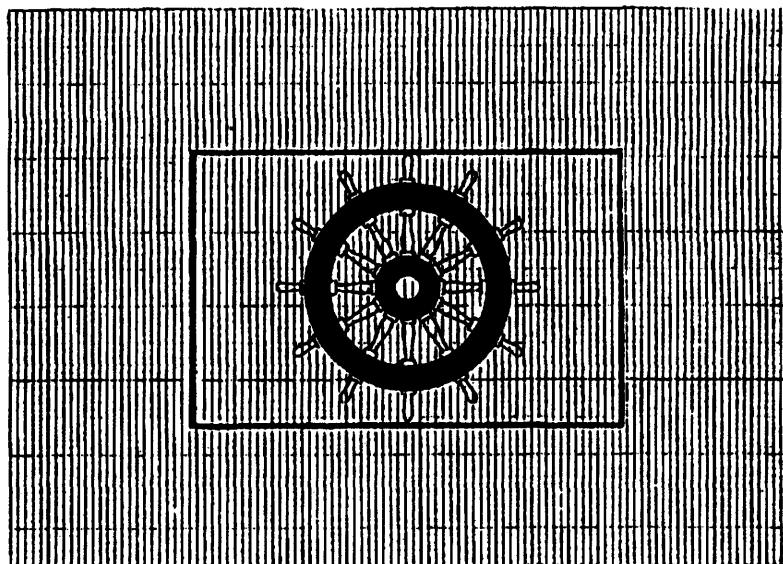
Hvis en afdeling under det bemyndigede organ udfører overensstemmelsesvurderingsprocedurerne, skal alle dokumenter i forbindelse med procedurerne udstedes af det bemyndigede organ og i dets navn og ikke i afdelingens navn.

En afdeling af et bemyndiget organ, som er etableret i en anden medlemsstat, kan dog udstede dokumenter i forbindelse med overensstemmelsesvurderingsprocedurerne, hvis det er udpeget af den pågældende medlemsstat.

BILAG D

Overensstemmelsesmærke

Overensstemmelsesmærket udformes i overensstemmelse med følgende model:



Hvis mærket formindskes eller forstørres, skal modellens størrelsesforhold, som anført ovenfor, overholdes.

Komponenterne i mærket skal have samme vertikale dimensioner, som skal være mindst 5 mm.

Der kan fraviges fra minimumsdimensionerne, når det drejer sig om små anordninger.

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅDET

PROTOKOL

om fastsættelse for perioden 3. maj 1996 til 2. maj 1999 af de fiskerimuligheder og den finansielle godtgørelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og regeringen for Folkerepublikken Angola om fiskeri ud for Angola ⁽¹⁾

Artikel 1

Fra den 3. maj 1996 og for en periode på tre år fastsættes de i aftalens artikel 2 omhandlede begrænsninger således:

1) Rejefiskerfartøjer:

gennemsnitligt 6 550 BRT om måneden på årsbasis (højst 22 fartøjer).

De mængder, der tages af EF-fartøjer må ikke overstige 5 000 tons rejer, heraf 30 % rejer og 70 % hesterejer.

2) Trawlere til bundfiskeri:

gennemsnitligt 2 000 BRT om måneden på årsbasis.

3) Bundline, forankret nedgarn:

gennemsnitligt 1 750 BRT om måneden på årsbasis.

Direkte fiskeri rettet mod *Centrophorus granulosus* er forbudt.

4) Notfartøjer til tunfiskeri med fryseanlæg:

9 fartøjer.

5) Langlinefartøjer med flydeline:

12 fartøjer.

6) På forsøgsbasis: Fiskeri efter pelagiske arter:

2 fartøjer.

På grund af dette fiskeris karakter er der fastsat en forsøgsperiode på seks måneder fra denne protokols ikrafttrædelsesdato.

Artikel 2

1. Den i aftalens artikel 7 omhandlede finansielle godtgørelse fastsættes for den i artikel 1 omhandlede periode til 31 000 000 ECU, der skal indbetales i tre lige store årlige rater på en konto, som fiskeriministeriet angiver.

2. Hvis et fartøj ikke længere er omfattet af aftalen, og Angolas myndigheder ikke accepterer, at det erstattes af et andet fartøj, bevirker den heraf følgende indskrænkning af Fællesskabets fiskerimuligheder, at den i punkt 1 omfattede finansielle godtgørelse nedsættes tilsvarende.

3. Angola har enekompetence til at afgøre, hvorledes godtgørelses skal anvendes.

Artikel 3

I den i artikel 1 omhandlede periode bidrager Fællesskabet med et beløb på 5 000 000 ECU til finansieringen af angolanske videnskabelige og tekniske programmer (udstyr, infrastruktur, overvågning, seminarer, undersøgelser, institutionel støtte til det ikke-industrialiserede fiskeri, osv.). Dette beløb udbetales i tre lige store rater til fiskeriministeriets institut for fiskeriforskning. En del af beløbet kan anvendes til dækning af Angolas bidrag til internationale fiskerioorganisationer.

⁽¹⁾ Se afgørelse 96/569/EF (EFT nr. L 250 af 2. 10. 1996, s. 14).

I denne protokols gyldighedsperiode bidrager Fællesskabet til videnskabelige undersøgelser og forskningstogter med et årligt beløb på 350 000 ECU.

Artikel 4

De to parter er enige om, at større kompetence og viden hos de personer, der beskæftiger sig med havfiskeri, er en vigtig forudsætning for et vellykket samarbejde mellem parterne. Fællesskabet vil, med det formål for øje, stille stipendier til studier eller praktisk uddannelse inden for de forskellige videnskabelige, tekniske og økonomiske fiskeridiscipliner til rådighed for de angolanske myndigheder.

Stipendierne kan også anvendes i et land, med hvilket Fællesskabet har indgået en samarbejdsaftale. De samlede udgifter til stipendier kan ikke overstige 3 000 000 ECU. Dette beløb indbetales på en konto, som angives af fiskeriministeriet, i tre lige store årlige rater. Fiskeriministeriet forvalter alle stipendierne og de øvrige foranstaltninger, hvortil der ydes tilskud.

Artikel 5

Undlader Fællesskabet at foretage de i artikel 2, 3 og 4 omhandlede betalinger inden for de fastsatte frister, kan aftalen suspenderes.

Artikel 6

Bilaget til aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og regeringen for Folkerepublikken Angola om fiskeri ud for Angola ophæves og erstattes af bilag A og B til nærværende protokol.

Artikel 7

Denne protokol træder i kraft på dagen for dens undertegnelse.

Den anvendes fra den 3. maj 1996.

BILAG A

Betingelser for EF-fartøjers udøvelse af fiskeri i Angolas farvande

A. ANSØGNING OM LICENSER OG FORMALITETER VEDRØRENDE UDSTEDELSE HERAF

- a) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber forelægger via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i Angola de kompetente angolanske fiskerimyndigheder en ansøgning udfærdiget af rederen for hvert fartøj, der ønsker at udøve fiskeri i medfør af denne aftale, senest 15 dage før den ønskede periodes begyndelse. Ansøgningerne udfærdiges på formularer, som Angola udleverer i dette øjemed, jf. tillæg 1 og 2. I forbindelse med den første ansøgning skal der sammen med formularen indgives et tonnagecertifikat for fartøjet. Hver licensansøgning skal vedlægges et bevis for, at afgiften er betalt for licensens gyldighedsperiode.

Med henblik på anvendelsen af denne protokol betragtes fangster taget af EF-fartøjer, der driver fiskeri inden for aftalen, som værende af EF-oprindelse.

- b) Hver licens udstedes til rederen for et bestemt fartøj. På anmodning af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber kan licensen for et bestemt fartøj i tilfælde af påvist force majeure erstattes med en licens for et andet EF-fartøj med tilsvarende karakteristika.
- c) Licenserne udleveres af de angolanske myndigheder til fartøjets fører i Luandas havn, efter at de kompetente myndigheder har inspiceret fartøjet. Når det drejer sig om tunfiskerfartøjer og langlinefartøjer, kan en kopi af licensen dog sendes pr. telefax til rederne eller deres repræsentanter eller agenter.
- d) Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i Angola får meddelelse om de licenser, der er udstedt af de angolanske fiskerimyndigheder.
- e) Licensen skal til enhver tid forefindes om bord. Når det drejer sig om tunfiskerfartøjer og langlinefartøjer, optages fartøjet ved modtagelsen af meddelelsen om Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers indbetaling af forskuddet til de angolanske myndigheder på listen over fartøjer med fiskeritilladelse, som meddeles den angolanske fiskerikontrol. Indtil modtagelsen af den endelige licens kan der rekvireres en kopi af denne licens via telefax. Denne kopi skal forefindes om bord.
- f) Licenserne er gyldige for en periode på ét år.
- g) Hvert fartøj skal være repræsenteret af en agent, der er godkendt af fiskeriministeriet, og som har officiel bopæl i Angola.
- h) De angolanske myndigheder giver hurtigst muligt oplysning om, hvilke bankkonti og valutaer der skal anvendes til den finansielle gennemførelse af denne aftale.

B. LICENSAFGIFTER

I. Bestemmelser vedrørende trawlere

Afgifterne fastsættes som følger:

- rejefiskerfartøjer: 56 ECU pr. BRT pr. måned
- bundfiskeri: 195 ECU pr. BRT pr. år.

Afgifterne kan betales kvartalsvis eller halvårligt. I så fald forhøjes beløbet med henholdsvis 5 % og 3 %.

II. Bestemmelser vedrørende tunfiskerfartøjer og langlinefartøjer med flydeline

Afgifterne fastsættes til 20 ECU pr. ton fisk, der tages i Angolas fiskerizone.

Licenserne udstedes, når der er betalt et fast beløb på 4 000 ECU pr. år for hvert notfartøj tunfiskeri med fryseanlæg, svarende til afgifterne for fangst af 200 tons tun om året, og et fast beløb på 2 000 ECU pr. år for hvert langlinefartøj med flydeline, svarende til afgifterne for fangst af 100 tons tun om året.

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber udarbejder ved udgangen af første kvartal året efter, at fangsterne er taget, den endelige opgørelse over afgifterne for fangstsæsonen på grundlag af de enkelte fartøjers fangstopgørelser, som er bekræftet af et specialiseret videnskabeligt organ i området.

Opgørelsen meddeles samtidig til de angolanske myndigheder og rederne. Rederne foretager senest 30 dage efter meddelelsen af den endelige opgørelse eventuelle yderligere indbetalinger på en konto, som er åbnet hos et pengeinstitut eller et andet organ udpeget af de angolanske myndigheder.

Er beløbet i den endelige opgørelse lavere end forskudsbetalingen, får rederen dog ikke forskellen godtgjort.

C. BIOLOGISK HVILEPERIODE

Hvert år kan der på grundlag af resultaterne af videnskabelige undersøgelser træffes afgørelse om en biologisk hvileperiode for rejefiskeriet. Kommissionen og rederne skal have meddelelse om denne hvileperiode med et varsel på mindst tre måneder. Rederne betaler ikke afgifter i hvileperioden.

D. BIFANGSTER

Rejefiskerfartøjernes bifangster tilhører rederne. De må tage op til 500 tons krabber om året.

E. LANDINGER

EF's langlinefartøjer bestræber sig på at bidrage med forsyninger til Angolas tunsfiskekonserverindustri i forhold til deres fiskeriindsats i zonen til en pris, der fastsættes efter fælles overenskomst mellem EF-rederne og de angolanske fiskerimyndigheder på grundlag af de gældende priser på det internationale marked. Beløbet betales i konvertibel valuta.

F. OMLADNING

Alle omladninger skal meddeles de angolanske fiskerimyndigheder med otte dages varsel, og de skal finde sted i en af bugterne ved Luanda eller Lobito i nærværelse af de angolanske toldmyndigheder.

En genpart af omladningsdokumenterne fremsendes til fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement 15 dage før udgangen af hver måned for omladningerne i den foregående måned.

G. FANGSTOPGØRELSE

1. Rejefiskerfartøjer og trawlere til bundfiskeri

- a) Disse fartøjer skal ved slutningen af hvert togt, via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation, til instituttet for fiskeriforskning i Luanda fremsende de i tillæg 3 og 4 anførte fangstopgørelser.

Endvidere skal hvert fartøj forelægge plankontoret i fiskeriministeriet en månedlig opgørelse over de mængder, der er taget i månedens løb, og de mængder, der er om bord den sidste dag i den pågældende måned. Denne opgørelse skal forelægges senest den 45. dag efter den pågældende måned. Overholdes denne bestemmelse ikke, forbeholder Angola sig ret til at anvende sanktioner i sin gældende lovgivning.

- b) Fartøjerne skal desuden dagligt give Luanda Radio meddelelse om gårsdagens position og fangster. Kaldesignalet meddeles rederen, når fiskerilicensen udstedes. Er det ikke muligt at benytte denne radio, kan fartøjerne anvende alternative kommunikationsmidler såsom telex eller telegram.

Fartøjerne må kun forlade Angolas fiskerizone med forudgående tilladelse fra fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement efter kontrol af den ombordværende fangst.

2. Tunfiskerfartøjer og langlinefartøjer med flydeline

Under fiskeriet i Angolas fiskerizone skal fartøjerne hver tredje dag give Luanda Radio meddelelse om deres position og deres fangst. Ved indsejling i eller udsejling af Angolas fiskerizone skal fartøjerne give Luanda Radio meddelelse om deres position og den ombordværende fangst.

Er det ikke muligt at benytte denne radio, kan fartøjerne anvende alternative kommunikationsmidler såsom telex eller telegram.

Fartøjets fører skal endvidere udarbejde en fangstfortegnelse i overensstemmelse med tillæg 5 for hver fiskeriperiode i Angolas fiskerizone.

Formularen skal udfyldes tydeligt, undertegnes af fartøjets fører og senest 45 dage efter hvert togt sendes til fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation.

Overholdes denne bestemmelse ikke, forbeholder Angola sig ret til at anvende sanktioner i sin gældende lovgivning.

H. FISKERIZONER

- a) De fiskerizoner, hvortil rejefiskerfartøjer har adgang, omfatter alle farvande under Republikken Angolas højhedsområde eller jurisdiktion nord for $12^{\circ} 20'$ uden for 12 sømil fra basislinjerne.
- b) De fiskerizoner, hvortil notfartøjer til tunfiskeri med fryseanlæg og langlinefartøjer med flydeline har adgang, omfatter alle farvande under Republikken Angolas højhedsområde eller jurisdiktion uden for 12 sømil fra basislinjerne.
- c) De fiskerizoner, hvortil fiskerfartøjer, der driver bundfiskeri, har adgang, omfatter de farvande under Republikken Angolas højhedsområde eller jurisdiktion, der
- for trawlere ligger uden for 12 sømil fra basislinjerne, og som mod nord er afgrænset af $13^{\circ} 00'$ sydlig bredde og mod syd af en linje, der ligger 5 sømil nord for grænsen mellem Angolas og Namibias eksklusive økonomiske zoner
 - for fartøjer, der anvender andre redskaber, ligger uden for 8 sømil fra basislinjerne, og som mod syd er afgrænset af en linje, der ligger 5 sømil nord for grænsen mellem Angolas og Namibias eksklusive økonomiske zoner.

I. PÅMØNSTRING AF SØMÆND

Redere, til hvem der er udstedt en fiskerilicens i medfør af denne aftale, skal medvirke til oplæring af mindst fem angolanske sømænd, der frit kan vælges fra en liste forelagt af det angolanske fiskeriministerium, om bord på hvert enkelt fartøj, bortset fra notfartøjer til tunfiskeri med fryseanlæg og langlinefartøjer med flydeline.

Hvis der på Angolas anmodning tages en observatør om bord, regnes denne for at være en af de påkrævede fem sømænd.

EF-rederne skal søge at øge antallet af sømænd og at forbedre disses faglige uddannelse.

Sømændenes løn, der fastsættes efter den angolanske lønskala, og de øvrige former for aflønning afholdes af rederen og indbetales på en konto, der er åbnet i et pengeinstitut udpeget af fiskeriministeriet. Aflønningen skal omfatte de relevante livsforsikringer.

J. VIDENSKABELIGE OBSERVATØRER

Hvert fartøj kan blive opfordret til at tage en videnskabelig observatør om bord, der er udpeget og aflønnet af fiskeriministeriet.

Den videnskabelige observatør skal have samme opholdsbetingelser om bord som fartøjets officerer. Den videnskabelige observatør skal råde over alle de faciliteter, der er nødvendige for udførelsen af hans opgaver. Observatørens ankomst og arbejde må hverken afbryde eller forstyrre fiskeriaktiviteterne.

Som godtgørelse til Angola for udgifterne til observatørernes ophold om bord på fartøjerne betaler rederne et beløb på 15 ECU for hver dag, en observatør udøver sine aktiviteter om bord på fartøjet. En videnskabelig observatørs ophold om bord på et fartøj varer en fangstrejse.

K. INSPEKTION OG KONTROL

På anmodning af de angolanske myndigheder skal EF-fartøjer, der fisker i medfør af aftalen, tillade, at angolanske embedsmænd med ansvar for fiskeriinspektion og -kontrol kommer om bord, og bistå de pågældende i deres arbejde.

Disse embedsmænd må ikke opholde sig om bord i længere tid, end det er nødvendigt for at udføre arbejdet.

L. BRÆNDSTOFFORSYNING, REPARATIONER OG ANDRE YDELSER

Hvor det er muligt, skal brændstof- og vandforsyning samt vedligeholdelses- og reparationsarbejder på værft i forbindelse med alle fartøjer, undtagen tunfiskerfartøjer, der fisker i Angolas fiskerizone i medfør af aftalen, finde sted i Angola.

På samme måde skal al befordring af besætningerne foregå med det nationale angolanske luftfartsselskab (TAAG).

Påfyldning af brændstof er forbudt uden for reden i Luanda eller Lobito, medmindre der foreligger tilladelse fra fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement.

M. MASKESTØRRELSE

Der anvendes følgende mindstemaskemål:

- a) rejefiskeri: 40 mm
- b) bundfiskeri: 110 mm.

Indføres der en ny maskestørrelse, vil denne først være gældende for EF-fartøjerne fra den sjette måned efter, at Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har fået meddelelse herom.

N. PROCEDURE VED OPBRINGNING AF ET FARTØJ

Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i Luanda skal underrettes inden for en frist på 48 timer, såfremt et fiskerfartøj, der fører en EF-medlemsstats flag, inden for denne aftale opbringes i Angolas fiskerizone, og skal samtidig modtage en rapport om omstændighederne ved og årsagerne til denne opbringning.

BILAG B

Betingelser for EF-fartøjers udøvelse af fiskeri efter pelagiske arter i Angolas farvande

A. ANSØGNING OM LICENSER OG FORMALITETER VEDRØRENDE UDSTEDELSE HERAF

- a) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber forelægger via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i Angola de kompetente angolanske fiskerimyndigheder en ansøgning udfærdiget af rederen for hvert fartøj, der ønsker at udøve fiskeri i medfør af denne aftale, senest 15 dage før den ønskede periodes begyndelse. Ansøgningerne udfærdiges på formularer, som Angola udleverer i dette øjemed, jf. tillæg 1. I forbindelse med den første ansøgning skal der sammen med formularen indgives et tonnagecertifikat for fartøjet. Hver licensansøgning skal vedlægges et bevis for, at afgiften er betalt for licensens gyldighedsperiode.

I tilfælde af fornyelse af licensen kræver de angolanske myndigheder blot at få forevist bevis for betaling af afgiften for den pågældende periode; de ovennævnte dokumenter forevises udelukkende ved den første licensansøgning eller i tilfælde af ændring af fartøjets tekniske karakteristika.

- b) Hver licens udstedes til rederen for et bestemt fartøj. På anmodning af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber kan licensen for et bestemt fartøj i tilfælde af påvist force majeure erstattes med en licens for et andet EF-fartøj med tilsvarende karakteristika.
- c) Ved den første ansøgning skal licenserne udleveres af de angolanske myndigheder til fartøjets fører i nærmeste havn, efter at den kompetente myndighed har inspiceret fartøjet.
- d) Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i Angola får meddelelse om de licenser, der er udstedt af de kompetente angolanske fiskerimyndigheder.
- e) Licensen skal til enhver tid forefindes om bord. Ved meddelelsen om Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers indbetaling af forskuddet til de angolanske myndigheder opføres fartøjet på en liste over fartøjer med fiskeritilladelse, som meddeles den angolanske fiskerikontrol. Indtil modtagelsen af den endelige licens kan der rekvireres en kopi af denne licens via telefax. Denne kopi skal forefindes om bord.
- f) Licenserne har mindst en måneds gyldighed og kan fornyes.
- g) Hvert fartøj skal være repræsenteret af en agent, der er godkendt af Fiskeriministeriet, og som har officiel bopæl i Angola.
- h) De angolanske myndigheder giver inden denne protokols ikrafttrædelse oplysning om, hvilke bankkonti og valutaer der skal anvendes til betaling af afgifterne.
- i) Licenserne vedrører fiskeri efter makrel og hestemakrel. Bifangster, der medføres om bord, må ikke udgøre over 10 %.

B. AFGIFTER

Afgiften fastsættes til 2 ECU pr. GT pr. måned.

Ved afslutningen af forsøgsperioden fastsættes betingelserne for udøvelse af fiskeriet efter aftale mellem rederne og de angolanske myndigheder på grundlag af analysen af resultaterne fra forsøgstoget.

C. OMLADNING

Alle omladninger skal meddeles de kompetente angolanske myndigheder med otte dages varsel, og de skal finde sted i en af bugterne ved Luanda eller Lobito i nærværelse af de angolanske toldmyndigheder.

En genpart af omladningsdokumenterne fremsendes til fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement 15 dage før udgangen af hver måned for omladningerne i den foregående måned.

D. FANGSTOPGØRELSE

- a) Disse fartøjer skal ved slutningen af hvert togt, via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation, til Institutet for Fiskeriforskning i Luanda fremsende de i tillæg 6 anførte fangstopgørelser.

Endvidere skal hvert fartøj forelægge plankontoret i fiskeriministeriet en månedlig opgørelse over de mængder, der er taget i månedens løb, og de mængder, der er om bord den sidste dag i den pågældende måned. Denne opgørelse skal foreligge den 45. dag efter den pågældende måned.

- b) Fartøjerne må kun forlade Angolas fiskerizone med forudgående tilladelse fra fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement efter kontrol af den ombordværende fangst.

Overholdes denne bestemmelse ikke, forbeholder Angola sig ret til at anvende sanktionerne i sin gældende lovgivning.

E. FISKERIZONER

De fiskerizoner, hvortil fiskerfartøjer, som befisker pelagiske arter, har adgang, omfatter farvandene under republikken Angolas højhedsområde eller jurisdiktion uden for 12 sømil fra basislinjerne.

F. PÅMØNSTRING AF SØMÆND

I forsøgsperioden er de fartøjer, som befisker pelagiske arter, ikke forpligtet til at påmønstre angolanske sømænd.

G. VIDENSKABELIGE OBSERVATØRER

Hvert fartøj kan blive opfordret til at tage en videnskabelig observatør om bord, der er udpeget og aflønnet af fiskeriministeriet.

Den videnskabelige observatør skal have samme opholdsbetingelser om bord som fartøjets officerer. Den videnskabelige observatør skal råde over alle de faciliteter, der er nødvendige for udførelsen af hans opgaver. Observatørens ankomst og arbejde må hverken afbryde eller forstyrre fiskeriaktiviteterne.

Som godtgørelse til Angola for udgifterne til observatørernes ophold om bord på fartøjerne betaler rederne et beløb på 15 ECU for hver dag, en observatør udøver sine aktiviteter om bord på fartøjet. En videnskabelig observatørs ophold om bord på et fartøj varer en fangstrejse.

H. INSPEKTION OG KONTROL

På anmodning af de angolanske myndigheder skal EF-fartøjer, der fisker i medfør af aftalen, tillade, at angolanske embedsmænd med ansvar for fiskeriinspektion og -kontrol kommer om bord og bistå de pågældende i deres arbejde.

Disse embedsmænd må ikke opholde sig om bord i længere tid, end det er nødvendigt for at udføre arbejdet.

I. BRÆNDSTOFFORSYNING, REPARATIONER OG ANDRE YDELSER

Hvor det er muligt, skal brændstof- og vandforsyning samt vedligeholdelses- og reparationsarbejder på værft i forbindelse med alle fartøjer, undtagen tunfiskerfartøjer, der fisker i Angolas fiskerizone i medfør af aftalen, finde sted i Angola.

På samme måde skal al befordring af besætningerne foregå med det nationale angolanske luftfartsselskab (TAAG).

Påfyldning af brændstof er forbudt uden for reden i Luanda eller Lobito, med mindre der foreligger tilladelse fra fiskeriministeriets inspektions- og kontroldepartement.

J. MASKESTØRRELSE

Der anvendes det mindstemaskemål, som er fastsat i den nationale lovgivning.

K. PROCEDURE VED OPBRINGNING AF ET FARTØJ

Kommissionens delegation i Luanda skal underrettes inden for en frist på 48 timer, såfremt et fiskerfartøj, der fører en EF-medlemsstats flag, inden for denne aftale opbringes i Angolas fiskerizone og skal samtidig modtage en rapport om omstændighederne ved og årsagerne til denne opbringning.

Tillæg 1

ANSØGNING OM LICENS TIL FISKERI EFTER REJER OG DEMERSALE ARTER I ANGOLAS
FARVANDE

DEL A

1. Ejerens/rederens navn:
2. Ejerens/rederens nationalitet:
3. Ejerens/rederens forretningsadresse:
.....
.....
4. Eventuelle kemiske tilsætningsstoffer (varemærke og sammensætning):
.....
.....
.....

DEL B

Udfyldes for hvert enkelt fartøj

1. Gyldighedsperiode:
2. Fartøjets navn:
3. Bygningsår:
4. Oprindelig flagstat:
5. Nuværende flagstat:
6. Dato for erhvervelse af nuværende flag:
7. Erhvervelsesår:
8. Hjemstedshavn og registreringsnummer:
9. Fiskeritype:
10. Bruttoregistertonnage:
11. Radiokaldesignal:
12. Længde overalt (m):
13. Forstævn (m):
14. Dybgående (m):
15. Skrogets bygningsmateriale:
16. Maskinkraft (hk):
17. Hastighed (knob):
18. Kølekapacitet:
19. Brændstoftankkapacitet (m³):
20. Lastrumskapacitet (fisk) (m³):
21. Skrogets farve:
22. Overbygningens farve:

23. Kommunikationsudstyr om bord:

Type	Mærke	Styrke (watt)	Bygningsår	Frekvenser	
				Modtager	Sender

24. Navigations- og opsporingsudstyr:

Type	Mærke	Model	Rækkevidde

25. Førerens navn:

26. Førerens nationalitet:

Vedlægges:

- tre farvefotografier af fartøjet (set fra siden)
- diagram og detaljeret beskrivelse af de anvendte fiskeredskaber
- bevis for, at ejerens/rederens repræsentant er berettiget til at underskrive denne ansøgning.

.....
(Ansøgningsdato).....
(Ejerens/rederens repræsentants underskrift)

Tillæg 2

ANSØGNING OM LICENS TIL FISKERI EFTER TUN I ANGOLAS FARVANDE

DEL A

1. Ejerens/rederens navn:
2. Ejerens/rederens nationalitet:
3. Ejerens/rederens forretningsadresse:
.....
.....

DEL B

Udfyldes for hvert enkelt fartøj

1. Gyldighedsperiode:
2. Fartøjets navn:
3. Bygningsår:
4. Oprindelig flagstat:
5. Nuværende flagstat:
6. Dato for erhvervelse af nuværende flag:
7. Erhvervelsesår:
8. Hjemstedshavn og registreringsnummer:
9. Fiskeritype:
10. Bruttoregistertonnage:
11. Radiokaldesignal:
12. Længde overalt (m):
13. Forstævn (m):
14. Dybgående (m):
15. Skrogets bygningsmateriale:
16. Maskinkraft (hk):
17. Hastighed (knob):
18. Kabinekapacitet:
19. Brændstoftankkapacitet (m³):
20. Lastrumskapacitet (fisk) (m³):
21. Indfrysningsskapacitet (tons/24 timer) og frysemetode:
.....
22. Skrogets farve:
23. Overbygningens farve:

24. Kommunikationsudstyr om bord:

Type	Mærke	Model	Styrke (watt)	Bygningsår	Frekvenser	
					Modtager	Sender

25. Navigations- og opsporingsudstyr:

Type	Mærke	Model

26. Hjælpefartøjer (for hvert enkelt fartøj):

26.1. Bruttoregister-tonnage:

26.2. Længde overalt (m):

26.3. Forstævn (m):

26.4. Dybgående (m):

26.5. Skrogets bygningsmateriale:

26.6. Maskinkraft (hk):

26.7. Hastighed (knob)

27. Udstyr til opsporing af fisk fra luften (også hvis det ikke er anbragt om bord):

28. Hjemstedshavn:

29. Førerens navn:

30. Førerens nationalitet:

Der vedlægges:

— tre farvefotografier af fartøjet (set fra siden) og hjælpefartøjer samt af udstyr til opsporing af fisk fra luften

— diagram og detaljeret beskrivelse af de anvendte fiskeredskaber

— bevis for, at ejerens/rederens repræsentant er berettiget til at underskrive denne ansøgning.

.....
(Ansøgningsdato).....
(Ejerens/rederens repræsentants underskrift)

[illegible]

Tillæg 3.2

OPLYSNINGER OM FISKERITOGT

Kaldesignal (1)			Afsejling (6)	Ankomst (7)
Registreringsnummer (2)			Dato	
Fartøjets navn (3)			Havn	
Nationalitet (4)			Førerens navn og underskrift (8)	
Reder (5)				

FANGSTREDSKABER (der oplyses om redskabets art og dimensioner) (9)

Redskab	Tælle (m) (g)	Underrælle (m)	Løfrets maskestørrelse (mm)
Demersalt trawl (a)			
Pelagisk trawl (b)			
Rejsetrawl (c)			
Vod (d)	Flydeline (m)	Dybde (m)	
Langline (e)	Længde (m)	Antal kroge	
Hildingsgarn/toggergarn (f)	Længde (m)	Dybde (m)	
Andet (præciseres)			

VIGTIGSTE MÅLARTER (Navn eller løbenummer angives) (10)

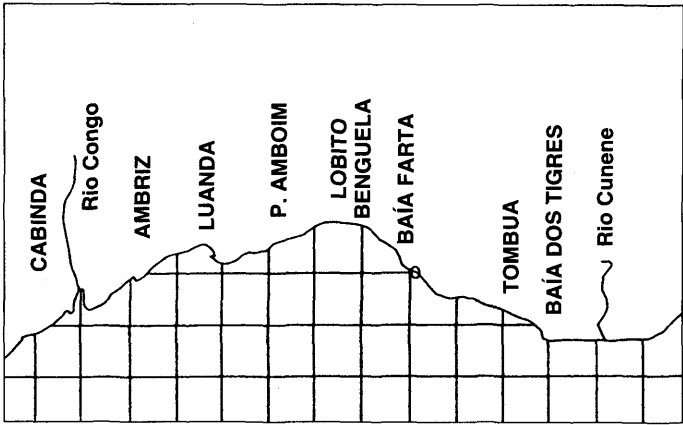
--	--

DET SAMLEDE ANTAL FANGSTDAGE anføres i hosstående oversigt (11)

--

SAMLET FANGST I KG (vægt af alle fisk om bord) (12)

--



[illegible]

Tillæg 4.2

OPLYSNINGER OM FISKERITOGT

Kaldesignal (1)			Afsejling (6)	Ankomst (7)
Registreringsnummer (2)				
Fartøjets navn (3)				
Nationalitet (4)		Førerens navn og underskrift (8)		
Reder (5)				

FANGSTREDSKABER (der oplyses om redskabets art og dimensioner) (9)

Redskab	Tælle (m) (g)	Undertælle (m)	Løftets maskestørrelse (mm)
Demersalt trawl (a)			
Pelagisk trawl (b)			
Rejetrawl (c)			
	Flydeline (m)	Dybde (m)	
Vod (d)			
	Længde (m)	Antal kroge	
Langline (e)			
	Længde (m)	Dybde (m)	
Hildingsgarn/toggergarn (f)			
Andet (præciseres)			

VIGTIGSTE MÅLARTER (Navn eller løbenummer angives) (10)

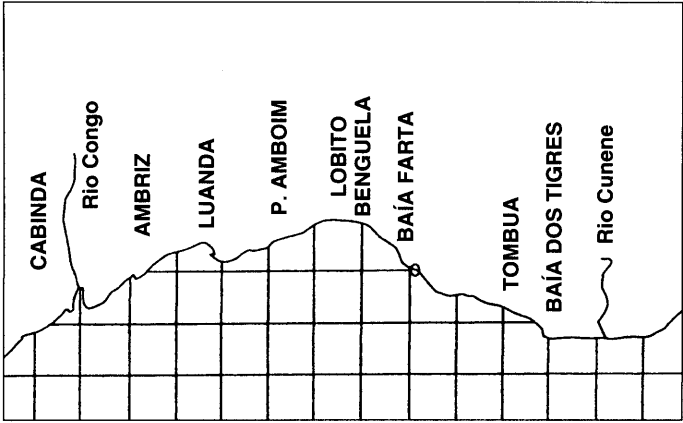
--	--

DET SAMLEDE ANTAL FANGSTDAGE anføres i hosstående oversigt (11)

--

SAMLET FANGST I KG (vægt af alle fisk om bord) (12)

--



PROTOKOL

om fastsættelse for perioden 1. juni 1996 til 31. maj 1999 af de fiskerimuligheder og den finansielle modydelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og regeringen for Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe om fiskeri ud for São Tomé og Príncipe ⁽¹⁾

Artikel 1

For en periode på tre år fra den 1. juni 1996 fastsættes de muligheder, der indrømmes i henhold til aftalens artikel 2, til 37 notfartøjer til tunfiskeri med fryseanlæg, syv stangfiskerfartøjer til tunfiskeri og 25 langlinefartøjer med flydeline.

Artikel 2

1. Den i aftalens artikel 6 omhandlede finansielle godtgørelse fastsættes for den i artikel 1 nævnte periode til 1 800 000 ECU, som udbetales i tre lige store årlige rater. Beløbet dækker fangster taget i São Tomé og Príncipes farvande af en vægt på 9 000 tons årligt. Hvis de fangster af tunfisk, som Fællesskabets fartøjer tager i São Tomé og Príncipes farvande, overstiger denne mængde, forhøjes beløbet med 50 ECU pr. ton, der fiskes yderligere.

2. Regeringen for Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe har den fulde kompetence med hensyn til anvendelsen af godtgørelsen. Den indbetales på São Tomé og Príncipes nationalbanks konto.

Artikel 3

1. Ud over det i artikel 2 nævnte beløb finansierer Fællesskabet i den i artikel 1 nævnte periode med et beløb på 187 500 ECU videnskabelige og tekniske programmer, der har til formål at øge kendskabet til fiskeresourcerne og de biologiske forhold i São Tomé og Príncipes eksklusive økonomiske zone.

2. São Tomé og Príncipe og Fællesskabets kompetente myndigheder udarbejder sammen disse programmer, og Fællesskabet deltager i givet fald i deres gennemførelse. Efter at programmerne er godkendt, finansieres de ved indbetaling på en konto, der er anvist af São Tomé og Príncipes kompetente myndigheder.

3. De kompetente myndigheder i São Tomé og Príncipe sender Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers tjenestegrene en rapport om gennemførelsen af de godkendte programmer og om de opnåede resultater. Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber forbeholder sig ret til at anmode myndighederne i São Tomé og Príncipe om yderligere oplysninger af videnskabelig art.

Artikel 4

1. De to parter er enige om, at øget kompetence og viden hos de personer, der er beskæftiget med havfiskeri, er en væsentlig forudsætning for et tilfredsstillende resultat af samarbejdet. Med henblik herpå vil Fællesskabet, ud over det i artikel 2 nævnte beløb:

- a) lette adgangen for statsborgere fra São Tomé og Príncipe til medlemsstaternes institutioner og stiller i dette øjemed stipendier til rådighed med henblik på teoretisk og praktisk uddannelse inden for de forskellige videnskabelige, tekniske og økonomiske fiskerifaglige discipliner. Stipendierne kan ligeledes, for et beløb på 35 000 ECU, benyttes i enhver stat, som Fællesskabet har indgået en samarbejdsaftale med
- b) for et beløb på 90 000 ECU dække udgifterne til São Tomé og Príncipes deltagelse i Det Regionale Udvalg for Fiskeriet i Guineabugten og i ICCAT
- c) for et beløb på 62 500 ECU dække udgifterne til deltagelse i møder på internationalt plan eller i fiskerifaglige kurser.

2. Beløbene indbetales i tre lige store årlige rater på den konto, der er anvist af ministeriet for landbrug og fiskeri. Dette ministerium forvalter alle således finansierede foranstaltninger, jf. stk. 1; og sender Kommissionens tjenestegrene en detaljeret rapport om anvendelsen af midlerne.

Artikel 5

Undlader Fællesskabet at foretage de i artikel 2 og 3 omhandlede indbetalinger, kan protokollen suspenderes.

⁽¹⁾ Se afgørelse 96/623/EF (EFT nr. L 279 af 31. 10. 1996, s. 30).

Artikel 6

Bilaget til aftalen mellem det Europæiske Fællesskab og regeringen for Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe om fiskeri ud for São Tomé og Príncipe ophæves og erstattes med bilaget til denne protokol.

Artikel 7

Denne protokol træder i kraft på dagen for undertegnelsen.

Den anvendes fra den 1. juni 1996.

BILAG

Betingelser for EF-fartøjers fiskeri i São Tomé og Príncipes fiskerizone

1. Følgende procedurer anvendes ved ansøgning om og udstedelse af de i aftalens artikel 4 omhandlede licenser:

De kompetente myndigheder i Fællesskabet forelægger via Kommissionens delegation i São Tomé og Príncipe senest tyve dage før datoen for den ønskede gyldighedsperiodes begyndelse São Tomé og Príncipes ministerium for landbrug og fiskeri en ansøgning for hvert fartøj, som ønsker at udøve fiskeri i medfør af aftalen.

Ansøgningerne udfærdiges i overensstemmelse med den formular, som regeringen for Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe udleverer i dette øjemed, og hvorefter en model er vedlagt (tillæg 1).

Senest tyve dage efter indgivelsen af ansøgningen udsteder myndighederne i São Tomé og Príncipe licenserne til rederne eller disses repræsentanter via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i São Tomé og Príncipe.

Licensen udstedes for et bestemt fartøj og kan ikke overdrages. På anmodning af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber kan licensen for et fartøj dog, og i tilfælde af påvist force majeure skal den, erstattes af en ny licens, som udstedes for et andet fartøj med samme karakteristika som det fartøj, der skal erstattes. Rederen skal indlevere den annullerede licens for det fartøj, der skal erstattes, til São Tomé og Príncipes ministerium for landbrug og fiskeri via Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i São Tomé og Príncipe.

I den nye licens anføres:

- datoen for udstedelsen
- at licensen erstatter det tidligere fartøjs licens for den resterende gyldighedsperiode.

I dette tilfælde skal der ikke betales afgift som fastsat i punkt 5.

Licensen skal til enhver tid forefindes om bord. Så snart den meddelelse om betaling af forskuddet, som Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber sender til myndighederne i São Tomé og Príncipe, er modtaget, opføres fartøjet på en liste over de fartøjer, hvis fiskeri er tilladt. Listen meddeles fiskerikontrolmyndighederne i São Tomé og Príncipe. En kopi af licensen kan rekvireres pr. telefax, indtil selve licensen modtages. Kopien opbevares om bord.

2. Licenserne er gyldige i et år. De kan fornyes.
3. De i aftalens artikel 4 omhandlede afgifter fastsættes til 20 ECU pr. ton, der fiskes i São Tomé og Príncipes fiskerizone.
4. De kompetente myndigheder i São Tomé og Príncipe meddeler, hvordan afgiften skal betales, herunder hvilke bankkonti og valutaer der skal anvendes.
5. Licenserne udstedes efter indbetaling til São Tomé og Príncipes nationalbank af et fast årligt beløb på 3 000 ECU pr. notfartøj til tunfiskeri med fryseanlæg og 500 ECU pr. stangfiskerfartøj til tunfiskeri eller pr. langlinefartøj med flydeline, svarende til afgifter for:
 - 150 tons tun fisket af et notfiskerfartøj til tunfiskeri med fryseanlæg årligt
 - 25 tons tun fisket af et stangfiskerfartøj til tunfiskeri eller et langlinefartøj med flydeline årligt.
6. Fartøjerne skal føre en logbog, jf. ICCAT-modellen i tillæg 2, for hver fangstperiode i São Tomé og Príncipes farvande. Logbogen udfyldes også, selv om der ikke tages fangster.

For de perioder, hvor et fartøj befinder sig uden for São Tomé og Príncipes farvande, anføres oplysningen »Uden for São Tomé og Príncipes EØK« i logbogen.

Logbøgerne sendes til ministeriet for landbrug og fiskeri senest 15 arbejdsdage efter deres ankomst til en havn.

Kopi af dokumenterne sendes til de videnskabelige institutter, der er nævnt i punkt 7, tredje afsnit, og til Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i São Tomé og Príncipe.

7. São Tomé og Príncipe udarbejder ved udløbet af hvert kalenderår en opgørelse over skyldige afgifter for fangstsæsonen på grundlag af fangstopgørelser for hvert EF-fartøj og alle andre oplysninger, myndighederne råder over.

Opgørelsen meddeles Kommissionen inden den 31. marts for det forløbne år, og Kommissionen videresender opgørelsen til rederne og medlemsstaternes myndigheder inden den 15. april.

Hvis rederne har indvendinger mod den af São Tomé og Príncipe fremlagte opgørelse, kan de med henblik på kontrol af fangstdata konsultere videnskabelige institutter som f. eks. det franske Institut de Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération (ORSTOM) og det spanske Instituto de Oceanografía (IEO) og derefter rådføre sig med São Tomé og Príncipes myndigheder, så den endelige opgørelse kan foreligge inden den 15. maj samme år. Hvis rederne ikke fremsætter bemærkninger inden denne dato, anses den af São Tomé og Príncipe udarbejdede opgørelse for endelig. Medlemsstaterne sender Kommissionen den endelige opgørelse for deres egne fiskerflåder.

Rederne foretager eventuelle yderligere indbetalinger til São Tomé og Príncipes nationalbank senest den 31. maj samme år.

Er den endelige opgørelse lavere end den i punkt 5 omhandlede forskudsbetaling, får rederen dog ikke forskellen godtgjort.

8. Senest tre timer efter hver indsejling i og udsejling af samt hver tredje dag under fiskeriet i São Tomé og Príncipes farvande skal fartøjerne direkte underrette São Tomé og Príncipes myndigheder om deres position og de ombordværende fangster, helst pr. telefax eller for fartøjer uden telefax over radioen.

Faxnummer og radiofrekvens meddeles, når fiskerilicensen udstedes.

Kopi af faxmeddelelser eller registrering af radiomeddelelser opbevares af São Tomé og Príncipes myndigheder og rederne, indtil begge parter har godkendt den i punkt 7 omhandlede endelige opgørelse af afgifterne.

Antræffes et fartøj i færd med at fiske, uden at det har underrettet São Tomé og Príncipes myndigheder om sin tilstedeværelse, betragtes det som et fartøj uden licens.

9. Notfartøjerne til tunfiskeri bestræber sig på at stille eventuelle bifangster til rådighed for São Tomé og Príncipes myndigheder til priser, der er fastlagt efter fælles overenskomst.
10. På anmodning af myndighederne i São Tomé og Príncipe tager fartøjerne observatører om bord. Observatøren må ikke opholde sig længere om bord end den tid, det tager at foretage stikprøvekontrol af fangsterne. Skibsføreren skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at lette observatørens arbejde om bord. Observatørens løn og sociale afgifter afholdes af São Tomé og Príncipes myndigheder. Går observatøren om bord i udlandet, afholdes hans rejseudgifter af rederen. Hvis et tunfiskerfartøj med en observatør fra São Tomé og Príncipe om bord forlader São Tomé og Príncipes fiskerizone, skal rederen for egen regning sørge for, at observatøren snarest muligt kan rejse tilbage til São Tomé og Príncipe.

I den forbindelse bestræber notfartøjernes redere sig på, efter anmodning fra São Tomé og Príncipes myndigheder, at påmønstre søfolk fra São Tomé og Príncipe med højst tre mand for alle Fællesskabets notfartøjer og højst én mand på det enkelte fartøj. Betingelserne for ansættelse og aflønning forhandles frit mellem rederne og søfolkenes repræsentanter.

11. De internationale normer for tunfiskeri, som anbefales af ICCAT, finder anvendelse.
12. Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers delegation i São Tomé og Príncipe underrettes inden for en frist på otteogfyre timer, såfremt et fartøj, som fører en EF-medlemsstats flag og driver fiskeri i henhold til denne aftale, opbringes i São Tomé og Príncipes fiskerizone.

En kortfattet rapport om omstændighederne ved og årsagerne til opbringningen afleveres inden 72 timer.

Tillæg 1

DEN DEMOKRATISKE REPUBLIK SÃO TOMÉ OG PRÍNCIPE

MINISTERIET FOR LANDBRUG OG FISKERI

ANSØGNING OM FISKERILICENS NR. ...

Ansøgerens navn:
Ansøgerens adresse:
.....
Rederens navn og adresse:
.....
Navn og adresse på rederens eventuelle repræsentant i São tomé og Príncipe:
.....
Fartøjets navn:
Fartøjets type:
Registreringsland:
Registreringshavn og -nummer:
Ydre identifikation af fartøjet:
Radiokaldesignal og frekvens:
Fartøjets længde:
Fartøjets bredde:
Maskintype og -kraft:
Fartøjets lastrumskapacitet:
Minimumsbesætning:
Fiskeritype:
Fiskearter, der fiskes efter:
.....
Ønsket gyldighedsperiode:

»Jeg bekræfter, at ovenstående oplysninger er korrekte.

Jeg erklærer at kende og være indforstået med og forpligter mig til at overholde og lade overholde Den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipes fiskeri- og havrets lovgivning samt gældende international lovgivning.«

....., den

ANSØGER

.....

