

I

(Upplysningar)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) NR 23/95

antagen av rådet den 28 september 1995

inför antagandet av rådets förordning (EG) Nr .../95 om säkerhetsorganisation för roll-on/
roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-passagerarfartyg)

(95/C 297/01)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet ⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

Gemenskapen är allvarligt oroad över fartygsolyckor där människoliv går till spillo.

Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (hädanefter kallad "ISM-koden") antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom församlingens resolution A.741(18) av den 4 november 1993 i medlemsstaternas närvaro och kommer, genom att den inför-

⁽¹⁾ EGT nr C ..., s. ..., och ändrat förslag avgivet den ... (ännu inte offentliggjort i officiella tidningen).

⁽²⁾ Avgivet den 31 maj 1995 (ännu inte offentliggjort i officiella tidningen).

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 16 juni 1995 (ännu inte offentliggjort i officiella tidningen), rådets gemensamma ståndpunkt av den ... (ännu inte offentliggjord i officiella tidningen) och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu inte offentliggjort i officiella tidningen).

livas med 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, att från och med den 1 juli 1998 tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg.

Detta utgör en av en serie åtgärder för att förbättra säkerheten till sjöss. ISM-koden har ännu inte tvingande utan endast rekommenderande karaktär.

Människors säkerhet till sjöss kan förbättras avsevärt om ISM-koden tillämpas strikt och tvingande.

Den mest brådskande angelägenheten för gemenskapen utgörs av säkerhetsorganisationen på ro-ro-passagerarfartyg. Ett enhetligt och sammanhängande genomförande av ISM-koden i alla medlemsstater kan utgöra ett steg i riktning mot en säkerhetsorganisation för ro-ro-passagerarfartyg.

I sin resolution av den 22 december 1994 om säkerheten på ro-ro-passagerarfartyg ⁽⁴⁾ uppmanade rådet kommissionen att lägga fram ett förslag om ett påskyndat tvingande genomförande av ISM-koden för alla ro-ro-passagerarfartyg som bedriver reguljär trafik till eller från europeiska hamnar, i överensstämmelse med internationell rätt.

En strikt och tvingande tillämpning av ISM-koden är nödvändig för att säkerställa att säkerhetsorganisations-system inrättas och bibehålls på vederbörligt sätt på både

⁽⁴⁾ EGT nr C 379, 31.12.1994, s. 8.

företags- och fartygsnivå av företag som bedriver havsgående trafik med ro-ro-passagerarfartyg.

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

För det tvingande och påskyndade genomförandet av ISM-koden för alla ro-ro-passagerarfartyg, oavsett deras flagg, beaktas även anmodan enligt punkt 2 i IMO:s resolution A.741(18), vilken är en kraftfull uppmaning till regeringarna att införa ISM-koden snarast möjligt, i första hand för passagerarfartyg.

Fartygssäkerheten är flaggstaternas huvudansvar, och medlemsstaterna kan säkerställa att adekvata bestämmelser om säkerhetsorganisation följs av de fartyg som för deras flagg och de företag som bedriver trafik med dessa. Det enda sättet att garantera säkerheten på alla ro-ro-passagerarfartyg, oberoende av flagg, som bedriver eller önskar bedriva reguljär trafik från medlemsstaternas hamnar är att medlemsstaterna, som villkor för att bedriva reguljär trafik från deras hamnar, kräver att säkerhetsbestämmelserna verkligen följs.

Företag som endast bedriver trafik med ro-ro-passagerarfartyg i skyddade vatten mellan hamnar i samma medlemsstat utgör en mera begränsad risk och kommer att behöva utföra en proportionellt sett större mängd administrativt arbete än andra företag och bör därför beviljas ett temporärt undantag.

Det är nödvändigt att ange de krav som uppställs för att säkerställa genomförandet av ISM-koden och att definiera villkoren för utfärdande och kontroll av dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation och av certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation.

Medlemsstaterna kan komma att anse det nödvändigt att delegera eller att förlita sig på specialiserade organ för att uppfylla sina förpliktelser enligt denna förordning. Det lämpliga sättet att säkerställa en enhetlig och tillräcklig kontrollnivå är att kräva att dessa organ endast får vara sådana som uppfyller kraven i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EGT nr L 319, 12.12.1994, s. 20.

En medlemsstat måste under förutsättning av att ett för medlemsstaterna bindande beslut fattas inom ramen för en föreskrivande kommitté ha rätt att tillfälligt dra in rätten att bedriva trafik med vissa ro-ro-passagerarfartyg från dess hamnar när den anser att det föreligger risk för allvarlig fara för säkerheten för liv eller egendom eller för miljön.

Ett förenklat förfarande som omfattar en kommitté med föreskrivande uppgifter är nödvändigt för att ändra denna förordning under beaktande av utvecklingen på internationell nivå.

Ett snabbt införande av dessa säkerhetsregler medför särskilda tekniska och administrativa problem för Grekland på grund av det mycket stora antal företag som är etablerade i Grekland och bedriver färjetrafik under grekisk flagg och uteslutande mellan grekiska hamnar. Ett undantag under begränsad tid för att hantera denna situation bör därför beviljas under beaktande även av att reguljär passagerar- och färjetrafik mellan grekiska hamnar fram till och med den 1 januari 2004 undantagits från tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med denna förordning är att öka säkerheten vid ledning och drift av ro-ro-passagerarfartyg samt att förhindra förorening som orsakas av sådana fartyg i reguljär trafik till eller från hamnar i medlemsstater inom Europeiska gemenskapen, genom att säkerställa att företag som bedriver trafik med ro-ro-passagerarfartyg följer bestämmelserna i ISM-koden genom

- att företagen inrättar och på lämpligt vis upprätthåller ombordbaserade och landbaserade säkerhetsorganisationssystem och
- att administrationerna i flagg- och hamnstaterna kontrollerar dessa.

Artikel 2

I denna förordning och för genomförandet av ISM-koden avses med

- a) *ro-ro-passagerarfartyg*: ett havsgående passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget, och som medför fler än tolv passagerare,

⁽²⁾ EGT nr L 364, 12.12.1992, s. 7.

- b) *reguljär trafik*: en serie av resor med ett ro-ro-passagerarfartyg som upprätthåller trafik mellan två eller flera platser, antingen
- 1) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - 2) med resor som företas så regelbundet eller så ofta att de utgör en uppenbar, systematisk serie.
- c) *företag*: ro-ro-passagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, t.ex. redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för ro-ro-passagerarfartygets drift.
- d) *erkänd organisation*: ett organ som erkänts i enlighet med bestämmelserna i direktiv 94/57/EG.
- e) *ISM-koden*: de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, som antogs av IMO genom församlingens resolution A.741(18) av den 4 november 1993 och som utgör en bilaga till denna förordning,
- f) *administration*: regeringen i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget har rätt att föra,
- g) *dokument om godkänd säkerhetsorganisation*: det dokument som i enlighet med punkt 13.2 i ISM-koden utfärdas till företaget,
- h) *certifikat om godkänd säkerhetsorganisation*: det certifikat som i enlighet med punkt 13.4 i ISM-koden utfärdas till ro-ro-passagerarfartyg,
- i) *skyddade vatten*: områden där sannolikheten per år för att det bildas vågor med en signifikant våghöjd över 1,5 m är mindre än 10 % och inom vilka ett ro-ro-passagerarfartyg aldrig befinner sig på större avstånd än sex nautiska mil från en plats där fartyg kan söka skydd och där nödställda kan ta sig iland.

Artikel 3

Denna förordning skall tillämpas på alla företag som bedriver reguljär trafik med minst ett ro-ro-passagerarfartyg till eller från en hamn i en medlemsstat inom den Europeiska gemenskapen, oavsett fartygets flagg.

Artikel 4

1. Alla företag skall följa samtliga bestämmelser i punkterna 1.2—13.1 och 13.3 i ISM-koden, som om dessa bestämmelser vore tvingande, som ett villkor för att deras fartyg skall få bedriva reguljär trafik till eller från en hamn i en medlemsstat inom den Europeiska gemenskapen.

2. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1 får företag som bedriver reguljär trafik med ett eller flera ro-ro-passagerarfartyg enbart i skyddade vatten mellan hamnar som är belägna i en och samma medlemsstat uppskjuta efterlevnaden av bestämmelserna i denna förordning till den 1 juli 1997.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna skall, med avseende på företag och ro-ro-passagerarfartyg, följa bestämmelserna i punkterna 13.2, 13.4 och 13.5 i ISM-koden som om dessa bestämmelser vore tvingande.

2. För tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna endast godkänna, eller helt eller delvis förlita sig på, en erkänd organisation.

För tillämpningen av punkt 13.2 i ISM-koden får en medlemsstat endast utfärda dokument om godkänd säkerhetsorganisation för ett företag som har sin huvudsakliga verksamhetsort på dess eget territorium. Före ett sådant utfärdande skall medlemsstaterna samråda med administrationen i de stater vars flagg ifrågavarande företags ro-ro-passagerarfartyg har rätt att föra, om denna administration inte är den utfärdande medlemsstatens.

3. Dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation skall endast gälla i fem år från dagen för dess utfärdande, under förutsättning att en kontroll görs en gång om året, för att bekräfta att säkerhetsorganisationssystemet fungerar väl, och att eventuella ändringar som gjorts sedan den senaste kontrollen uppfyller ISM-kodens bestämmelser.

4. Certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation skall endast gälla i fem år från dagen för dess utfärdande, under förutsättning att en mellanliggande kontroll görs åtminstone var trettonde månad eller oftare för att bekräfta att säkerhetsorganisationssystemet fungerar väl och att eventuella ändringar som gjorts sedan den senaste kontrollen överensstämmer med ISM-kodens bestämmelser.

5. För tillämpningen av denna förordning och särskilt artikel 6 skall varje medlemsstat godkänna ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats av administrationen i någon annan medlemsstat eller av en erkänd organisation som handlar på dess vägnar.

6. En medlemsstat skall erkänna dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats av administrationerna i tredje land, eller för dessas räkning, om det kan visas att de följer bestämmelserna i denna förordning.

Dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats för administrationer i tredje land får endast erkännas om de har utfärdats av en erkänd organisation.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall förvissa sig om att bestämmelserna i denna förordning följs av alla företag som bedriver reguljär färjetrafik med ro-ro-passagerarfartyg till eller från deras hamnar.

Artikel 7

Om en medlemsstat anser att ett företag, trots att det har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, inte kan bedriva reguljär trafik med ett ro-ro-passagerarfartyg till eller från dess hamnar på grund av risk för allvarlig fara för säkerheten för liv eller egendom eller för miljön får rätten att bedriva denna trafik dras in tills faran har undanröjts.

Under ovannämnda förhållanden skall följande förfarande tillämpas:

- a) Medlemsstaten skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om sitt beslut och ange grundade skäl för detta.
- b) Kommissionen skall undersöka om indragningen av trafiken är befogad på grund av allvarlig fara för säkerheten och miljön.
- c) Det skall, i enlighet med förfarandet i artikel 10.2, fastställas om medlemsstatens beslut att dra in tillståndet för trafiken i fråga är berättigat med hänsyn till allvarlig fara för säkerheten för liv eller egendom eller för miljön och om indragningen inte är berättigad skall medlemsstaten anmodas att upphäva beslutet om indragning.

Artikel 8

För att kunna beakta ISM-kodens allmänna begrepp skall kommissionen tre år efter denna förordnings ikraftträdande se över genomförandet av förordningen och föreslå lämpliga åtgärder.

Artikel 9

För att ta hänsyn till utvecklingen på det internationella planet och särskilt inom IMO får följande ändras, särskilt för att i bilagan införa riktlinjer för administrationer för genomförande av ISM-koden, i enlighet med förfarandet i artikel 10.2:

1. Definitionen av ISM-koden i artikel 2.
2. Giltighetstiden för dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation och/eller certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation och intervallen mellan kontrollerna av dem i artikel 5.3 och 5.4.
3. Bilagan.
4. Definitionen av erkänd organisation i artikel 2.

Artikel 10

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas enligt artikel 12.1 i rådets direktiv 93/75/EEG ⁽¹⁾.

2. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Den skall fatta sitt beslut med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag från kommissionen. Medlemsstaternas röster skall vägas enligt bestämmelserna i samma artikel. Ordföranden får inte rösta.

3. a) Kommissionen skall själv anta förslaget om det är förenligt med kommitténs yttrande.
- b) Om förslaget inte är förenligt med kommitténs yttrande eller om inget yttrande avges, skall kommissionen utan dröjsmål föreslå rådet vilka åtgärder som skall vidtas. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.
- c) Om rådet inte har fattat något beslut vid utgången av en period på 40 dagar från det att förslaget mottagits, skall kommissionen själv besluta att de föreslagna åtgärderna skall vidtas.

Artikel 11

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1996.

Den skall tillämpas från och med den 1 juli 1996.

Utan att det påverkar första stycket skall denna förordning inte tillämpas före den 31 december 1997 på företag som lyder under grekisk lag, har sin huvudsakliga verksamhetsort i Grekland och bedriver färjetrafik med ro-ro-passagerarfartyg som är registrerade i Grekland, för grekisk flagg och bedriver reguljär trafik endast mellan hamnar som är belägna i Grekland.

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

Utfärdad i . . .

På rådets vägnar

Ordförande

⁽¹⁾ Rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods. (EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19).

BILAGA

INTERNATIONELLA ORGANISATIONSREGLER FÖR SÅKER DRIFT AV FARTYG OCH FÖR
FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING (INTERNATIONELLA SÅKERHETSORGANISATIONSKODEN
— ISM-KODEN)

Krav på organisation för säkerhet och förhindrande av förorening

INNEHÅLL

Inledning

1. Allmänt
 - 1.1 Definitioner
 - 1.2 Målsättningar
 - 1.3 Tillämpning
 - 1.4 Funktionskrav avseende ett säkerhetsorganisationssystem
2. Säkerhets- och miljöskyddspolicy
3. Företags ansvar och befogenheter
4. Personer med tilldelat ansvar
5. Befälhavares ansvar och befogenheter
6. Resurser och personal
7. Utveckling av planer för funktionerna ombord
8. Beredskap för nödsituationer
9. Rapporter och analyser av bristande efterlevnad, olyckor och olyckstillbud
10. Underhåll av fartyget och dess utrustning
11. Dokumentation
12. Av företaget utförd verifiering, översyn och utvärdering
13. Certifiering, verifiering och kontroll

INLEDNING

1. Syftet med denna kod är att tillhandahålla en internationell standard för säker ledning och drift av fartyg samt för förhindrande av förorening.
2. Församlingen antog resolution A.443(XI) genom vilken den uppmanade samtliga regeringar att vidta nödvändiga åtgärder för att stödja befälhavaren i hans arbete för sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön.
3. Församlingen antog vidare resolution A.660(17) genom vilken den erkände att det behövs en lämplig ledningsorganisation som kan svara mot de ombordvarandes behov att uppnå och vidmakthålla en hög säkerhets- och miljöstandard.
4. Eftersom inga rederier eller fartygsägare är helt lika och fartyg drivs under mycket varierande förhållanden, är koden grundad på generella principer och målsättningar.
5. Koden uttrycker sig i allmänna ordalag så att den kan tillämpas inom ett brett område. Givetvis ställs skilda krav på personal på skilda befattningsnivåer, både i land och till sjöss, när det gäller kunskap och medvetenhet om kodens innehåll.
6. Den högsta ledningens engagemang är grundläggande för en god säkerhetshantering. I frågor som gäller säkerhet och förhindrande av förorening är det engagemanget, kunskaperna, attityderna och motivationen hos de enskilda individerna på alla nivåer som bestämmer slutresultatet.

1. ALLMÄNT

1.1 Definitioner

- 1.1.1 Med "internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management (ISM) Code)" avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som antagits av församlingen, med de ändringar som IMO kan komma att anta.
- 1.1.2 Med "företag" avses fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som koden föreskriver.
- 1.1.3 Med "administration" avses regeringen i det land vars flagg fartyget har rätt att föra.

1.2 Målsättningar

- 1.2.1 Målsättningarna med koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön, i synnerhet på den marina miljön, och på egendom.
- 1.2.2 Företagets målsättningar för säkerhetsorganisationen bör bl.a.:
- 1) sörja för säkra rutiner för fartygs drift och en säker arbetsmiljö,
 - 2) skydda mot alla identifierade risker och
 - 3) kontinuerligt öka den landbaserade och sjöpersonalens skicklighet i säkerhetsledning, inklusive beredskap för nödsituationer både vad gäller säkerhet och miljöskydd.
- 1.2.3 Säkerhetsorganisationssystemet bör säkerställa:
- 1) att obligatoriska regler och bestämmelser efterlevs och
 - 2) att tillämpliga koder, riktlinjer och standarder, rekommenderade av IMO, administrationer, klassificeringssällskap och andra organisationer inom sjöfartsbranschen beaktas.

1.3 Tillämpning

Kraven i denna kod får tillämpas på alla fartyg.

1.4 Funktionskrav avseende ett säkerhetsorganisationssystem

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

- 1) en policy för säkerhet och miljöskydd,
- 2) instruktioner och förfaranden för att säkerställa säker drift av fartyg samt skydd av miljön i enlighet med relevant internationell lagstiftning och flaggstatens lagstiftning,
- 3) en klar ansvarsfördelning och bestämda kommunikationskanaler mellan landbaserad personal och sjöpersonal samt inom dessa grupper,
- 4) rutiner för rapportering av olyckor och bristande efterlevnad av bestämmelserna i denna kod,
- 5) handlingsplan för nödsituationer, och
- 6) rutiner för interna kontroller och översyn av organisationen.

2. SÄKERHETS- OCH MILJÖSKYDDSPOLICY

- 2.1 Företaget bör fastställa en policy för säkerhet och miljöskydd som beskriver hur målsättningarna i punkt 1.2 kommer att uppnås.
- 2.2 Företaget bör säkerställa att denna policy genomförs och upprätthålls på alla nivåer i organisationen, både på land och till sjöss.

3. FÖRETAGS ANSVAR OCH BEFOGENHETER

- 3.1 Om den fysiska eller juridiska person som ansvarar för driften av fartyget är en annan än ägaren, måste ägaren anmäla denna persons fullständiga namn och annan relevant information till administrationen.
- 3.2 Företaget bör definiera och dokumentera ansvar, befogenheter och samverkan för all personal som leder, utför och verifierar arbete som avser och påverkar säkerheten och förhindrandet av föroreningar.
- 3.3 Företaget ansvarar för och skall tillse att erforderliga resurser och landbaserat stöd ges den eller de personer som tilldelats ansvar, så att de skall kunna utföra sina uppgifter.

4. PERSONER MED TILLDELAT ANSVAR

För att säkerställa säker drift av alla fartyg och för att ha en koppling mellan företaget och de ombordanställda, bör alla företag utse en eller flera personer i land som, när så är lämpligt, har direktkontakt med den högsta företagsledningen. I dessa personers skyldigheter och befogenheter bör ingå att övervaka säkerhets- och miljöaspekterna vad gäller varje fartygs drift och att se till att erforderliga resurser och landbaserat stöd avdelas efter behov.

5. BEFÄLHAVARES ANSVAR OCH BEFOGENHETER

- 5.1 Företaget bör klart definiera och dokumentera befälhavarens ansvar när det gäller
- 1) att genomföra företagets policy för säkerhet och miljöskydd,
 - 2) att motivera besättningen så att de iakttar denna policy,
 - 3) att ge lämpliga order och instruktioner på ett tydligt och enkelt sätt,
 - 4) att kontrollera att specifika krav iakttas, och
 - 5) att se över säkerhetsorganisationssystemet och rapportera förekommande brister till den landbaserade ledningen.
- 5.2 Företaget bör se till att det säkerhetsorganisationssystem som gäller ombord på fartyget innehåller ett tydligt uttalande som betonar befälhavarens befogenheter. Företaget bör i säkerhetsorganisationssystemet tydligt ange att befälhavaren har det övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut om säkerhet och förhindrande av förorening och att efter behov begära företagets hjälp.

6. RESURSER OCH PERSONAL

- 6.1 Företaget bör säkerställa att befälhavaren
- 1) är väl kvalificerad att föra befäl,
 - 2) är helt insatt i företagets säkerhetsorganisationssystem, och
 - 3) fått nödvändigt stöd så att hans uppgifter kan utföras på ett betryggande sätt.
- 6.2 Företaget bör säkerställa att varje fartyg är bemannat med kvalificerad, behörig och frisk besättning i enlighet med nationella och internationella krav.
- 6.3 Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att ny personal och personal som förflyttats till nya befattningar som berör säkerhet och miljöskydd blir ordentligt insatta i sina uppgifter. De instruktioner som det är viktigt att de ombordanställda får före avfärden bör bestämmas, dokumenteras och överlämnas.

- 6.4 Företaget bör säkerställa att all personal som berörs av företagets säkerhetsorganisationssystem nöjaktigt förstår relevanta regler, föreskrifter, koder och riktlinjer.
- 6.5 Företaget bör fastställa och upprätthålla rutiner som anger vilken utbildning som kan krävas för säkerhetsorganisationssystemet och se till att sådan utbildning kommer till stånd för all berörd personal.
- 6.6 Företaget bör fastställa rutiner som ger fartygets personal relevant information om säkerhetsorganisationssystemet på ett arbetsspråk eller ett språk som de förstår.
- 6.7 Företaget bör se till att fartygets personal kan kommunicera effektivt med varandra när de utför sina uppgifter som anknyter till säkerhetsorganisationssystemet.
7. UTVECKLING AV PLANER FÖR FUNKTIONERNA OMBORD
- Företaget bör fastställa rutiner för utarbetandet av planer och instruktioner för de nyckelfunktioner ombord som rör fartygets säkerhet samt förhindrande av förorening. De olika uppgifterna bör definieras och kvalificerad personal utses för att utföra dem.
8. BEREDSKAP FÖR NÖDSITUATIONER
- 8.1 Företaget bör fastställa rutiner för att identifiera, beskriva och ingripa vid tänkbara nödsituationer ombord.
- 8.2 Företaget bör fastställa program för övningar av åtgärder i samband med nödsituationer.
- 8.3 Säkerhetsorganisationssystemet bör ange åtgärder som säkerställer att företagets organisation alltid kan hantera de faror, olyckor och nödsituationer där dess fartyg är inblandade.
9. RAPPORTER OCH ANALYSER VID BRISTANDE EFTERLEVNAD, OLYCKOR OCH OLYCKSTILLBUD
- 9.1 I säkerhetsorganisationssystemet bör ingå rutiner som säkerställer att bristande efterlevnad av kodens bestämmelser, olyckor och olyckstillbud rapporteras till företaget, utreds och analyseras i syfte att förbättra säkerheten och förhindra förorening.
- 9.2 Företaget bör fastställa rutiner för att se till att rättelse görs.
10. UNDERHÅLL AV FARTYGET OCH DESS UTRUSTNING
- 10.1 Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att fartyget underhålls i enlighet med föreskrifterna i relevanta regler och förordningar och enligt de ytterligare krav som kan komma att fastställas av företaget.
- 10.2 För att uppfylla dessa krav bör företaget se till att
- 1) inspektioner genomförs med lämpliga mellanrum,
 - 2) alla fall av bristande efterlevnad rapporteras med angivande av möjlig orsak, om denna är känd,
 - 3) lämplig rättelse vidtas, och
 - 4) dessa åtgärder dokumenteras.
- 10.3 Företaget bör fastställa rutiner i säkerhetsorganisationssystemet för att identifiera sådan utrustning och sådana tekniska system vilka, om de plötsligt upphör att fungera, kan leda till farliga situationer. I säkerhetsorganisationssystemet bör anges specifika åtgärder som syftar till att göra sådan utrustning eller sådana system tillförlitliga. I dessa åtgärder bör ingå regelbunden provning av alternativa förfaranden och av utrustning eller tekniska system som inte är i kontinuerlig drift.

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

11. DOKUMENTATION

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

11.2 Företaget bör se till att

- 1) giltiga dokument finns på alla relevanta ställen,
- 2) ändringar i dokument granskas och godkänns av behörig personal, och
- 3) dokument som inte längre gäller dras in omedelbart.

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

12. AV FÖRETAGET UTFÖRD VERIFIERING, ÖVERSYN OCH UTVÄRDERING

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

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

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

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

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

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

13. CERTIFIERING, VERIFIERING OCH KONTROLL

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

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

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

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

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

REDOGÖRELSE FÖR RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 15 februari 1995 överlämnade kommissionen till rådet ett förslag till rådets förordning om säkerhetsorganisation för ro-ro-passagerarfartyg, som byggde på artikel 84.2 i fördraget ⁽¹⁾.

Den 14 juni 1995 avgav Europaparlamentet sitt yttrande vid den första behandlingen ⁽²⁾. Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 31 maj 1995 ⁽³⁾.

På grundval av dessa yttranden ändrade kommissionen sitt förslag och lade fram det för rådet den 15 juni 1995 ⁽⁴⁾.

Den 19 juni 1995 enades rådet om utkastet till gemensam ståndpunkt inför antagandet av förordningen. Rådet antog den gemensamma ståndpunkten i enlighet med artikel 189c i fördraget den 23 september 1995.

II. FÖRSLAGETS MÅLSÄTTNING

Förslaget syftar till att genomföra rådets resolution av den 22 december 1994 om säkerheten på ro-ro-passagerarfartyg ⁽⁵⁾, i vilken rådet ”uppmanade kommissionen att för rådet lägga fram förslag till beslut om bl.a. tvingande och påskyndat genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden (IMO:s resolution A.741(18)) ⁽⁶⁾ senast den 1 juli 1996 för alla ro-ro-passagerarfartyg som bedriver reguljär trafik till eller från europeiska hamnar, i överensstämmelse med internationell rätt”.

ISM-koden är ett icke-tvingande dokument som träder i kraft den 1 juli 1996. Den rekommenderar rederierna att införa ett ”säkerhetsorganisationssystem” (SMS), bestående av en verksamhetspolicy, en organisationsstruktur på land och ombord på fartyg, ett utbildningsprogram, en organisation och ledning av personal och fartyg samt kontrollförfaranden, för att åstadkomma säker drift av fartyg och skydd av miljön.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Den gemensamma ståndpunkt som antogs av rådet motsvarar i huvudsak det ändrade förslag som överlämnades av kommissionen och tar med de flesta av Europaparlamentets ändringsförslag. De övriga ändringar som rådet gjort påverkar inte syftet med den föreslagna förordningen, utan förstärker snarare vissa bestämmelsers förväntade effektivitet eller gör dem tydligare.

A. Parlamentets ändringsförslag som rådet har godkänt

De flesta av Europaparlamentets ändringsförslag har godkänts utan förbehåll, och andra har godkänts i huvudsak men skall omformuleras.

Alla nedanstående ändringsförslag har också godkänts av kommissionen.

⁽¹⁾ Dok. KOM(95) 28 slutlig 95/0028 (SYN).

⁽²⁾ Dok. PE 192.035.

⁽³⁾ EGT nr C 236, 11.9.1995, s. 42.

⁽⁴⁾ Dok. KOM(95) 286 slutlig.

⁽⁵⁾ EGT nr C 379, 31.12.1994, s. 8, II.1.

⁽⁶⁾ Resolution A.741(18 om internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, antagen av IMO:s församling den 4 november 1993. Texten till ISM-koden finns i en bilaga till utkastet till förordning.

- Ändringsförslag nr 1 (tredje stycket i rådets ingress). Godkänt i den ändrade form som föreslagits av kommissionen.
- Ändringsförslag nr 5 (femte stycket i rådets ingress).
- Ändringsförslag nr 6 (artikel 2). Vad gäller förslaget till definition av "reguljär trafik".
- Ändringsförslag nr 7 (artikel 4). Ordet "små" i punkt 2 ströks emellertid. Både rådet och kommissionen ansåg att det var mycket svårt att definiera "små" företag.
- Ändringsförslag nr 8 (se artikel 11 i rådets text).
- Ändringsförslag nr 9 (se artikel 2 i) i rådets text).
- Ändringsförslag nr 10 (artikel 5.1).
- Ändringsförslag nr 11 (artikel 5.4). Rådet föredrog emellertid kontroller minst var 30:e månad. Det ansåg att en årlig mellanliggande kontroll skulle vara alltför betungande för medlemsstaterna. Rådets text motsvarar också IMO:s minimikrav. Den nya artikel 9 b gör det emellertid möjligt att senare ändra tidsperioden.
- Ändringsförslag nr 12 (artikel 5.3).
- Ändringsförslag nr 14 (artikel 8 i rådets text). Enligt kommissionens förslag strök rådet orden "och skilladerna ...".

B. Parlamentets ändringsförslag som rådet har förkastat

Alla nedanstående ändringsförslag har också förkastats av kommissionen, om inte annat anges.

- Ändringsförslagen nr 2, 3 och 4 (styckena 2b, 2c och 3 i ingressen)
Dessa ändringsförslag inför nya stycken i ingressen vilka hänvisar till frågor som ligger utanför förordningens räckvidd.
- Ändringsförslag nr 6 (artikel 2)
Detta ändringsförslag förkastades eftersom det inför en ny definition av "havsgående fartyg", och den definition som parlamentet föreslagit utesluter fartyg som navigerar i eller i närheten av skyddade vatten.
- Ändringsförslag nr 13 (artikel 7)
Ändringsförslaget kan påverka medlemsstaternas rätt att fastställa villkor för återupptagande av trafiken.
- Ändringsförslag nr 15 (första ⁽¹⁾ och andra delen) (artikel 9 i rådets text)
Detta ändringsförslag förkastades eftersom gemenskapen inte har rätt att ändra ISM-koden.
- Ändringsförslag nr 16 (artikel 9a)
Denna nya artikel ansågs vara överflödigt och skulle inkräkta på medlemsstaternas befogenheter.

C. Rådets viktigaste ändringsförslag som inte föreslagits av parlamentet

9:e stycket i ingressen: Detta nya stycke i ingressen är avsett att tillsammans med artikel 211.3 i Förenta nationernas havsrättskonferens (se slutet av artikel 4.1) medverka till att motivera det påskyndade genomförandet av ISM-koden för företag och passagerarfartyg från tredje länder som bedriver trafik till eller från gemenskapens hamnar.

⁽¹⁾ Den första delen godkändes av kommissionen.

11:e stycket i ingressen: Detta nya stycke i ingressen motiverar den nya artikel 4.2.

12:e stycket i ingressen: Detta nya stycke i ingressen överensstämmer med den ändrade formuleringen av artikel 5.

Sista stycket i ingressen: Detta nya stycke i ingressen förklarar den nya artikel 11.2.

Artikel 3: Orden "oavsett ..." ströks, eftersom de kunde tolkas som ett försök att ge gemenskapsrätten exterritoriell tillämpning.

Artikel 4.1: Ordet "förutsättning" ersattes av "villkor" för att inte ge intrycket att företagen och fartygen skall behöva genomgå ett tillståndsförfarande innan de inleder reguljär trafik.

Artikel 5.2, andra stycket: Motsvarar artikel 5.3 i kommissionens förslag. Principen bibehölls att en medlemsstat endast får utfärda dokument som visar behörighet till företag som har sin huvudsakliga verksamhet på dess territorium. För att ta hänsyn till bestämmelsen i artikel 13.2 i ISM-koden bestämdes det att etableringsmedlemsstaten skall samråda med de stater vars flagga företagets fartyg för.

Artikel 5.5 och 5.6: Motsvarar artikel 6.2 och 6.3 i kommissionens förslag. Formuleringen har gjorts tydligare.

Artikel 7: Ordet "risk" tillfogades i första stycket. Slutet av punkt c ändrades så att beslutet att upphäva en indragning av trafiken inte skall fattas av gemenskapen utan av det i organ som beslutat om indragningen. Effekterna av gemenskapens begäran om att upphäva indragningen förklaras i det 14:e stycket i ingressen.

Artikel 9: Rådet har tillfogat en ny punkt b, vars innebörd förklaras i kommentaren till parlamentets ändringsförslag nr 11 (se del A).

Artikel 10: Rådet införde kommittéförfarandet IIIa genom beslut 87/373/EEG.