



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005

KOM(2005) 586 endelig

2005/0236 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om opfyldelse af kravene til flagstater**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1497}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Kommissionens forslag skal ses på baggrund af, at der på internationalt og europæisk plan er en rivende udvikling i gang. Det er udtryk for nogle generelle betragtninger over staternes ansvar for gennemførelse af internationale konventioner, som de har ratificeret, og som er trådt i kraft.

Forslaget afspejler tillige, at der er et stigende behov for at udbygge gældende regler og sikre, at de anvendes korrekt, dels ved at afhjælpe påpegede fejl og mangler, dels ved at tilskynde staterne til at hjælpe hinanden og samarbejde i form af muligheder for at udveksle praktiske erfaringer.

Forslaget indfrier Kommissionens forpligtelse til konkret udmøntning af artikel 3, stk. 1, i direktiv 94/57/EF, som allerede indeholder overensstemmelseskrav til flagstaterne. Der er således ikke tale om at vedtage nye og strammere regler, men at sørge for, at de gældende regler faktisk understøtter de generelle bestræbelser på at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af havet og miljøet.

Man må med undren konstatere, at der er betydelige forskelle i det faktiske niveau for sikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe, alt efter hvilket flag skibene sejler under, til trods for, at 164 medlemmer af Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, har ratificeret og givet tilsagn om at anvende konventionerne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe. Derfor er der over hele kloden stadig substandardskibe i fart, som udgør en stadig risiko for Europas kyststrækninger og skaber illoyal konkurrence i søfartsbranchen. Denne beklagelige kendsgerning er understreget af søfartsbranchen i 2003 (Shipping Industry Guidelines on Flag State performance, Marisec 2003) og især af ministrene fra 34 stater omkring Stillehavet og Atlanterhavet, som i slutningen af 2004 mødtes i Vancouver til en konference om en styrkelse af ansvarsbevidstheden med henblik på at blive af med substandardskibe (Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding (MOUs) on Port State Control (PSC), "Strengthening the Circle of Responsibility", Inter-Regional Action to Eliminate Sub-Standard Shipping, Vancouver, British Columbia, Canada, 2-3 November 2004).

Søfartsbranchen har på sin side fremhævet forskellene mellem flagstaterne i sine henstillinger om valg af flagstat til de selskaber, der ejer eller driver handelsskibe.

Ministrene understregede i deres fælles erklæring fra mødet i Vancouver, at "der stadig er substandardskibe i drift i nogle regioner, og at der må sættes yderligere ind for at bekæmpe de redere og operatører, der fortsat udøver deres virksomhed på uansvarlig måde uden hensyntagen til internationale regler og sikkerhedspraksis. Siden den foregående konference i marts 1998 er der indtruffet nye foruroligende ulykker og hændelser til søs, som har medført tab af menneskeliv og forurening af verdenshavene. Disse ulykker og hændelser har forårsaget store økonomiske tab, skader på miljøet og bekymring hos befolkningen og understreger, hvor nødvendigt det er at træffe yderligere foranstaltninger for at forbedre sikkerheden og forebygge forurening (...).

Operatørerne af substandardskibe er først og fremmest dem, der ser en kommerciel fordel i at drive skibe på et niveau, der ligger under de internationalt accepterede standarder (...). Nogle flagstater administrationer lader stadig hånt om deres vigtigste pligt, som er at sikre, at de skibe, der har ret til at føre deres flag, er i overensstemmelse med de internationale konventioner. Nogle flagstater administrationer er efterladende med overvågning og tilsyn af de organisationer, der handler på deres vegne, og som ikke er i stand til at udføre syn, audit og certificering ordentligt og effektivt (...). At der stadig går skibe tabt, hvilket samtidig indebærer tab af menneskeliv og forurening, kræver, at der træffes yderligere foranstaltninger til forbedring af den generelle sikkerhed inden for søtransport og forebyggelse af forurening af havmiljøet."

Disse store udsving giver sig på EU-plan udslag i meget store forskelle i tilbageholdelsesprocenten alt efter, hvilket flag skibet fører. Data for den havnestatskontrol, der er udført under Paris-aftalememorandummet, illustrerer dette fænomen.

I perioden 2002-2004 var tilbageholdelsesprocenten for skibe fra de medlemsstater, der har en større flåde under deres flag, mellem 1,1% og 7,3%. Det må erkendes, at der siden EU's udvidelse er sket en mærkbar stigning i den gennemsnitlige tilbageholdelse af europæiske skibe. Den var i perioden 2002-2004 på 4,6 % for samtlige skibe fra alle 25 medlemsstater, mens gennemsnittet for de 15 oprindelige medlemsstater var 2,9 %. Kommissionen må på baggrund af statistikkerne få den opfattelse, at flagstaternes forpligtelser er det manglende led i den kæde, som reglerne for sikkerhed til søs udgør.

I praksis er det hensigten, at Kommissionens forslag skal bøde på IMO's to største svagheder ud over, at IMO ikke har nogen myndighed til at kontrollere anvendelsen af sine egne regler, nemlig:

- at de kontraherende stater i vid udstrækning selv kan træffe beslutning om fritagelser og undtagelser fra konventionens grundregler
- at de ledsageforanstaltninger, der er vedtaget i form af IMO-resolutioner, ikke er bindende til trods for, at de anses for overordentlig vigtige for effektiv anvendelse af førnævnte forpligtelser.

Disse svagheder er hovedårsagerne til forskellene mellem flagenes kvalitet og betyder, at der er dårlige muligheder for indgreb ad rettens vej (havnestatskontrol) over for substandardskibe. Derfor har dette forslag til formål, at man i et EU-direktiv opregner de forpligtelser, som påhviler medlemsstaterne i deres egenskab af flagstat, under hensyntagen til IMO's uddybning.

Princippet om pligten til at overholde reglerne i de internationale konventioner om sikkerhed til søs findes allerede i artikel 3 i direktiv 94/57/EF, hvor det pålægges medlemsstaterne at gennemføre IMO-resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter.

Eftersom denne resolution ikke er særlig detaljeret og visse steder er upræcis, har IMO påtaget sig at omskrive sine retningslinjer i form af en særlig kode for gennemførelse af obligatoriske instrumenter. I lighed med den oprindelige resolution er koden ikke bindende for IMO's medlemmer. Parallelt hermed har IMO ønsket at supplere koden

med en ordning for audit af staternes administrationer. Hensigten med IMO-auditorordningen er ikke at straffe de stater, der kun delvis eller slet ikke opfylder deres forpligtelser som kontraherende stat i IMO-konventionerne, men at hjælpe dem til en bedre gennemførelse af de konventioner, der er opregnet i koden.

Koden og auditorordningen skal vedtages af IMO-forsamlingen i november 2005.

Kommissionen har med det samme forstået, hvilke virkninger det internationale arbejde har på EU-plan, så meget mere som Rådet selv allerede havde udtalt sig om, hvilken strategi der skulle følges. Således gav Rådet i sine konklusioner af 6. december 2002 om opfølgning af tankskibets Prestiges forlis sin støtte til IMO's arbejde med at udarbejde en flagstatskode og en obligatorisk auditorordning, som skulle sikre, at flagstaterne opfylder deres forpligtelser i henhold til internationale konventioner.

Denne politiske forpligtelse fra Rådets side var grunden til, at Det Forenede Kongerige, Cypern og Frankrig frivilligt lod deres flag auditere i 2004.

Kommissionens hensigt er under hensyntagen til IMO's nye retningslinjer at omsætte den del af koden, der henvender sig til flagstaterne, til EU-ret og at sikre sig medlemsstaternes effektive og koordinerede anvendelse af internationale forpligtelser.

Kommissionen vil med sit direktivforslag have indført fremmede EU-foranstaltninger, når de internationale konventioner, der har en betydelig indvirkning på sikkerheden til søs og forebyggelse af forurening, ikke er ratificeret. Kommissionen går ligeledes ind for en mekanisme, hvormed man ifølge udvalgsproceduren om fornødent kan sikre, at standarder og forskrifter, der er overladt til medlemsstaternes beslutning, anvendes harmoniseret.

Kommissionens mål på længere sigt er, at EU-medlemsstaternes flag bliver mere attraktivt, og at EU's handelsflåde bliver en kvalitetsflåde, samtidig med at den forbliver konkurrencedygtig over for tredjelande. Dette forudsætter, at tredjelande, der garanterer et system af tilsvarende kvalitet, kan indgå aftaler med EU's medlemsstater mod til gengæld at få samme fordele som medlemsstaterne.

#### • **Generel baggrund**

Det bør fremhæves, at koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter konkretiserer og kompletterer IMO-resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter, og især erindres, at medlemsstaternes søfartsmyndigheder i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 94/57/EF allerede i dag er forpligtet til, i forbindelse med inspektion og udstedelse af certifikater til deres skibe, at handle i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bilaget samt bilaget til den nævnte resolution.

Nogle medlemsstaters manglende gennemførelse og håndhævelse af de internationale instrumenter som flagstat skaber forvridninger af forskellig art:

- økonomisk forvridning mellem de stater, der fører bedre tilsyn med deres skibe, når de lader dem registrere under deres flag, og de, der gør det mindre omhyggeligt. Denne forskel i overholdelse giver sig udslag i omkostningerne til vedligehold af skibet

- social forvridning: flagstaternes manglende overholdelse af internationale forpligtelser kan medføre påmønstring af besætninger, der er mindre kvalificerede og derfor billigere, og dermed en væsentlig social dumping, der betyder tab af arbejdspladser for kvalificeret personel. Desuden bliver en karriere inden for søfarten dermed mindre og mindre attraktiv på et tidspunkt, hvor EU's lovgivning om sikkerhed til søs indeholder krav om, at kvalificerede besætninger skal benytte sikkerhedsledelsessystemer om bord, og om anerkendelse af de søfarendes kvalifikationer og kontrol af kvalifikationsbeviser (direktiv 2001/25/EF)
- endelig indvirker disse økonomiske og sociale spørgsmål direkte på miljøbeskyttelsen, eftersom sejlskibe med substandardskibe med underkvalificerede besætninger øger risikoen for tab af menneskeliv på søen og for skader på miljøet og medfører højere genopretningsomkostninger.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Artikel 3, stk. 1, i direktiv 94/57/EF har en direkte henvisning til IMO-resolusion A. 847(20) og kræver gennemførelse af denne resolution.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget repræsenterer det manglende led i den kæde, som den øvrige lovgivning om sikkerhed til søs danner. Forslaget er i overensstemmelse med medlemsstaternes ønske om at etablere et system for EU-kontrol af, at deres forpligtelser i henhold til internationale instrumenter, som de er part i, overholdes, bl.a. ved, at koden for gennemførelse af flagstaternes ansvar og auditorordningen indføres i EU-retten. Alle disse elementer tilsammen er med til at give EU en plads på den internationale scene.

## 2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

*Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Kommissionen gennemførte i maj 2004 og februar 2005 høringer af repræsentanter for medlemsstaterne og søfartsbranchen på grundlag af arbejdsdokumenter med detaljerede spørgsmål om de planlagte forslag. Kommissionen anmodede de hørte deltagere om at fremsende deres udførlige bemærkninger skriftligt.

På søfartssiden er interesser i følgende sektorer blevet hørt: redere, afskibere, olieselskaber, havnemyndigheder, klassifikationsselskaber, forsikringsselskaber, skibsværfter, lodser og de søfarende. Der har generelt været tale om europæiske fag- og brancheorganisationer, undertiden internationale.

Ifølge medlemsstaterne indebærer overholdelse af standarderne for flagstaternes forpligtelser omkostninger for staten, både direkte (kvalificerede inspektører, etablering af administrative systemer og kvalificeret auditpersonale) og indirekte (nogle stater uddelegerer kontrol og certificering til klassifikationsselskaber). De medlemsstater, der allerede følger disse standarder, er dog enige om, at

investeringsomkostningerne rigeligt opvejes af en rationalisering af deres aktiviteter og på længere sigt af stordriftsfordele.

På grundlag af disse høringer og flere undersøgelser er Kommissionen nået til den konklusion, at det er hensigtsmæssigt at indføre koden for flagstaternes gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter ved hjælp af et direktiv.

Der er nærmere oplysninger om de forskellige optioner og valg af retsakt i konsekvensanalysen (SEK(2005) 1497). Konklusionen heri er, at den foreslåede forskrift er hensigtsmæssig.

#### Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Branchens repræsentanter har taget vel imod Kommissionens initiativ, idet de dog advarede mod initiativer, der kun støtter EU-medlemsstaternes flag. Branchen bad endvidere Kommissionen om at holde sig så tæt op ad IMO's forskrifter som muligt ved gennemførelsen.

Disse generelle og specifikke ønsker er der taget hensyn til. Således er IMO-teksten knyttet som bilag til direktivet, og Kommissionen foreslår at gøre nogle af dens bestemmelser obligatoriske for medlemsstaterne. Desuden tilskyndes der til registrering af skibe under et af de europæiske flag ved, at havnestatskontrollen på længere sigt skulle blive mindre grundig for de europæiske flag, der opfylder deres forpligtelser. Tredjelande vil, hvis der bliver indgået eksterne aftaler herom, få samme fordele, hvis de kvalitetsmæssigt opnår samme resultater. Endelig vil Kommissionen yde hjælp til de medlemsstater, der ønsker det, når der skal gennemføres audit (forberedelse og gennemførelse af auditten).

#### • **Ekspertbistand**

##### Relevante videnskabelige områder/eksperter

Sikkerhed til søs, sikkerhed for menneskeliv og beskyttelse af miljøet.

##### Anvendt metode

Der er benyttet den metode, som Den Internationale Søfartsorganisation følger ved flagstaternes selvevaluering af deres effektivitet. Medlemsstaterne har accepteret, at der i deres selvevalueringer bliver tilføjet flere kriterier, og at resultaterne bliver nøjere analyseret på europæisk plan.

##### Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Der er rekvireret ekspertbistand hos Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

##### Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det er nævnt, at der findes potentielt alvorlige risici med irreversible følger. Der var fuld enighed om, at sådanne risici eksisterer.

De modtagne udtalelser er nævnt i rapporten fra Europa-Parlamentets MARE-udvalg, som kan læses på netadressen:  
[http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm)

*Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige*

Agenturets netsted: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Konsekvensanalyse**

Der er set på to muligheder, nemlig enten, at medlemsstaterne handler hver for sig, eller at der vedtages et direktiv om overensstemmelseskrav til flagstaterne.

En analyse af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger af valgmulighed nr. 1 førte til den konklusion, at ethvert individuelt tiltag fra medlemsstaternes side, uanset om det er systematisk eller uensartet (for ikke at tale om manglende tiltag), vil ikke føre til, at målene nås i EU som helhed, og får ikke den ekstra værdi, som et EU-tiltag kan give ved, at de af IMO fastsatte internationale regler anvendes ensartet i hele EU. Individuelle tiltag kan desuden føre til forskellige niveauer af sikkerhed og beskyttelse alt efter flagstat og endog økonomisk forvridding.

Analysen af valgmulighed nr. 2 førte til den konklusion, at indarbejdelsen af IMO-koden i EU-retten ikke pålægger medlemsstaterne nye forpligtelser, forudsat at deres søfartsadministrationer opfylder deres forpligtelser i henhold til de internationale konventioner. Et sådant tiltag skulle derfor ikke medføre yderligere belastning af budgetterne, samtidig med at der er store fordele for sikkerheden til søs, herunder miljøet, og de søfarendes sociale vilkår.

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse, som indgår i Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram; rapporten kan læses på Kommissionens netsted [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Det foreslås at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af de søfarende og miljøet ved at gøre flagstaterne mere bevidste om deres ansvar i forbindelse med deres internationale forpligtelser. Ansvaret skal honoreres både før og efter, staten giver retten til at føre dens flag.

Helt konkret drejer det sig om at gøre forskrifterne i koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter obligatorisk for flagstaterne og at indføre en ordning for audit af flagstater.

- **Retsgrundlag**

Forslaget bygger på artikel 80, stk. 2, i traktaten og artikel 3, stk. 1, i direktiv 94/57/EF.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Alle stater kan suverænt tildele retten til at føre dens flag, men betingelserne for tildeling og bevarelse af denne ret er fastlagt i internationale konventioner, som er ratificeret af medlemsstaterne. Harmoniseret anvendelse af disse konventioners regler ligger inden for Fællesskabets kompetence, når der ikke findes noget internationalt kontrolsystem.

Tiltag fra en enkelt medlemsstats side er utilstrækkeligt til at nå målene, da søtransport af natur er international, og da de forpligtelser, der følger af de internationale instrumenter og bl.a. kan benyttes til at bekæmpe bekvemlighedsflag, ikke har nogen virkning, hvis medlemsstaterne handler hver for sig.

Individuelle tiltag fra medlemsstaternes side vil være i konflikt med direktiv 94/57/EF, som indeholder en bestemmelse om gennemførelse på EU-plan af IMO-resolution A.847 (20), som er grundlaget for det foreliggende forslag.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en EF-indsats, og det af følgende årsager:

En undersøgelse af medlemsstaternes selvevalueringer (Self Assessment Form) af deres overholdelse af de internationale forpligtelser, der følger af konventioner, som medlemsstaterne deltager i, har vist mange forskelligheder fra medlemsstat til medlemsstat, som indvirker på sikkerheden til søs. Forskellighederne angår bl.a. kontrollen med klassifikationsselskaberne, behandlingen af ulykker, søfartsadministrationers struktur og indførelse af en kvalitetssystem. Derfor er en EF-indsats påkrævet, bl.a. for bedre metodologi og praksis.

Direktivforslaget tilskynder medlemsstaterne til at ratificere de internationale konventioner, hvilket medlemsstaterne bedre kan gøre end Fællesskabet, da Fællesskabet ikke har enekompetence på de områder, konventionerne omfatter. Efter planen skal de nationale søfartsadministrationer oprette et kvalitetssystem med bestemte kvalitetsmålsætninger, og hertil kan medlemsstaterne vælge enten ISO-standard 9001:2000 eller ækvivalente standarder. Alene medlemsstaterne er i stand til at oprette disse systemer ifølge de standarder, der bedst passer til deres søfartsadministrationer, når blot de fastsatte målsætninger bliver nået.

Ifølge forslaget skal der også foretages audit af medlemsstaternes flag; medlemsstaterne kan vælge tidspunktet for auditten og har mulighed for at lade sig bistå af Kommissionen.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.



- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Medlemsstaterne har forpligtet sig til at gennemføre IMO-forskrifterne for flagstaternes ansvar og at lade IMO gennemføre en audit af deres flag. Kommissionens reaktion er således proportional med medlemsstaternes forventninger.

Desuden medføre gennemførelsen af direktivet ingen supplerende omkostninger for medlemsstaterne, da der er tale om at rationalisere søfartsadministrationernes udgifter. Brug af traktatens midler er et bevis for kvalitet og harmoniseret opfyldelse af de forpligtelser, som påhviler flagstaterne som medlemmer af EU.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået middel: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Behovet for at omsætte IMO-forpligtelserne til EF-ret har to årsager, nemlig at den internationale søret hverken rummer kontrol- eller sanktionsmekanismer, og at der er konstateret betydelige kvalitetsforskelle mellem de europæiske flag indbyrdes.

I henhold til forpligtelserne ifølge de IMO-konventioner, som alle medlemsstaterne deltager i, har alle medlemsstaterne - eller de formodes at have - omsat reglerne i koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter til national ret. Valget af et direktiv følger af, at Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til i de relevante tilfælde at ratificere de konventioner, koden omfatter, og oprette et kvalitetsstyringssystem.

Andre midler ville ikke være egnede. Det vil ikke være tilstrækkeligt med blot samarbejde mellem medlemsstaterne, idet de allerede har ratificeret de konventioner, der er omfattet af koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter. Der er således tale om at tage et kvalitativt skridt i harmoniseringen og kontrollen med anvendelsen af disse obligatoriske internationale instrumenter. Der er nemlig på internationalt plan, navnlig ikke inden for Den Internationale Søfartsorganisation, ingen muligheder for at sikre anvendelsen af internationale konventioner og i de relevante tilfælde benytte sanktioner.

Kommissionen ønsker at understrege, at de medlemsstater, der i kraft af deres nationale lovgivning sikrer effektiv opfyldelse af deres konventionsbestemte forpligtelser som flagstat, ikke behøver at vedtage ny lovgivning. Disse medlemsstater kan for at opfylde kravene i direktivets artikel 19 blot give Kommissionen meddelelse om deres gældende lovgivning og sende den en kopi heraf.

#### **4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

## 5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Der bliver eller har været en overgangsperiode i forbindelse med forslaget.

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om revision.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udvides til også at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslaget, efter kapitel eller artikel**

I artikel 1 fastsættes direktivets formål, som er at sikre, at medlemsstaternes lovgivning er eller bringes i overensstemmelse med IMO-konventionerne, at forbedre sikkerheden og at forebygge forurening fra skibe, der fører medlemsstaternes flag.

Artikel 2 indeholder en liste med definitioner af udtryk, begreber og referencer, der anvendes i direktivet.

Artikel 3 skal sikre, at de internationale forskrifter om flagstaternes forpligtelser i IMO-konventionerne gennemføres, og medlemsstaterne opfordres til at blive kontraherede stat i disse konventioner.

Artikel 4 gentager pligten for flagstaternes administrationer til at have de fornødne ressourcer og procedurer til rådighed.

Artikel 5 anfører i overensstemmelse med IMO-retningslinjerne, hvilke forpligtelser og procedurer der skal overholdes før og ved registrering af et skib under en EU-medlemsstats flag.

Artikel 6 gentager kodens obligatoriske forskrifter for at sikre, at harmoniseringen af inspektionen af skibe og udstedelse af certifikater til skibe sker på grundlag af de relevante IMO-regler.

Artikel 7 tydeliggør flagstatens forpligtelser med hensyn til effektiv løbende overvågning af de anerkendte organisationer, som den har uddelegeret myndighedsinspektion og -certificering til.

Artikel 8 præciserer staternes forpligtelser over for de personer, der deltager i styringen af sikkerheds- og forureningsforebyggelsesarbejdet, og disses indbyrdes relationer.

Artikel 9 indfører krav om undersøgelse af ulykker til søs og forureningshændelser.

Artikel 10 pålægger medlemsstaterne at bemane deres skibe korrekt og gør IMO-resolution A.890 (21) om principper for sikker bemanning obligatorisk.

Artikel 11 opregner en række ledsageforanstaltninger.

Artikel 12 pålægger medlemsstaterne at gennemgå og evaluere deres effektivitet som flagstat hvert år.

Artikel 13 indfører en audit, som er uafhængig af flagstatens administration, og anerkender IMO's auditordning.

Artikel 14 pålægger medlemsstaterne at lade deres søfartsadministrationer kvalitetscertificere ifølge ISO.

Artikel 15 åbner mulighed for indgåelse af samarbejdsaftaler med tredjelande.

Artikel 16 fastsætter, at Kommissionen skal have de nødvendige oplysninger til at evaluere anvendelsen af direktivet og aflægge rapport herom.

Artikel 17 giver Kommissionen mulighed for at ændre direktivet i overensstemmelse med beslutninger, der træffes i IMO og ILO.

Artikel 18 overdrager en række opgaver, der er omhandlet i direktivets artikler, til USS.

Artikel 19 og 20 indeholder fristerne for direktivets gennemførelse og ikrafttræden.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om opfyldelse af kravene til flagstater

#### (EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerheden for Fællesskabets skibsfart og for borgere, der benytter den, og beskyttelse af miljøet bør være sikret til enhver tid.
- (2) For international søfart er der ved vedtagelsen af en række konventioner, som Den Internationale Søfartsorganisation (herefter benævnt "IMO") er depositar for, blevet indført en omfattende ordning til forbedring af sikkerheden til søs og beskyttelse af miljøet mod forurening fra skibe.
- (3) Ifølge bestemmelserne i De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982 (UNCLOS) og de konventioner, som IMO er depositar for, er de stater, der er part i disse instrumenter, ansvarlige for at indføre sådan lovgivning og træffe alle andre nødvendige foranstaltninger, for at disse instrumenter får deres fulde virkning, således at det sikres, at et skib, for så vidt angår sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet, er egnet til den brug, det er bestemt til, og bemannet med kompetente søfolk.
- (4) Der bør tages hensyn til, at Den Internationale Arbejdsorganisation, ILO, er i færd med at foretage en omfattende integrering af de gældende instrumenter om arbejdsvilkårene inden for søfart i ét instrument. Under dette arbejde vil forpligtelserne

---

<sup>1</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>2</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

for flagstaterne også blive behandlet, og disse bør indarbejdes i nærværende direktiv på et senere tidspunkt.

- (5) For at sikre IMO-konventionernes effektivitet i Fællesskabet, eftersom alle medlemsstaterne skal være part i IMO-konventionerne og opfylde forpligtelserne i disse konventioner, hvad angår de skibe, der fører deres flag, bør de retligt bindende regler i disse konventioner indarbejdes i fællesskabslovgivningen.
- (6) Disse bindende regler bør gennemføres sammen med den relevante fællesskabslovgivning om skibets, besætningens, passagerernes og lastens sikkerhed, om forebyggelse af forurening fra skibe og om arbejdstid for søfarende.
- (7) Der er stadig nogle få medlemsstater, der endnu ikke har afsluttet proceduren for at blive kontraherende part i visse af IMO-konventionerne, såsom Solas-protokollen, lastelinjeprotokollen fra 1988 og Marpol bilag IV og VI, eller i særlige IMO-konventioner, der udtrykkeligt er citeret i fællesskabslovgivningen, og de bør tilskyndes til at afslutte denne proces.
- (8) Ifølge [Europa-parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed<sup>5</sup>], skal medlemsstaterne handle i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bilaget samt bilaget til IMO-resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter, drage omsorg for, at deres kompetente myndigheder er i stand til effektivt at håndhæve bestemmelserne i de internationale konventioner, især med hensyn til inspektion og syn af skibe og udstedelse af myndighedscertifikater og undtagelsescertifikater.
- (9) IMO-resolution A.847 (20) er blevet ophævet ved IMO-resolution A.973 (24) om koden for gennemførelse af bindende IMO-instrumenter, som indeholder de retligt bindende regler, der skal gennemføres af flagstaterne.
- (10) Medlemsstaterne bør opfylde deres forpligtelser som flagstat effektivt og konsekvent i overensstemmelse med IMO-konventionerne og under hensyntagen til IMO-resolution A.973 (24).
- (11) IMO-konventionerne giver flagstaterne ret til at undtage skibe fra anvendelsen af grundlæggende flagstatsregler i IMO-konventionerne og til at anvende tilsvarende bestemmelser og har overladt et betydeligt antal krav til administrationernes skøn. Overlades denne mulighed alene til de enkelte administrations skøn, kan det resultere i, at der opnås forskellige sikkerhedsniveauer i de forskellige medlemsstater, og der kan muligvis ske forvridning af konkurrencen mellem flagstater.
- (12) Fællesskabet har i artikel 12 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe<sup>6</sup> forpligtet sig til at fastlægge en harmoniseret fortolkning af de tekniske sikkerhedsregler for passagerskibe i udenrigsfart. Hvis det er påkrævet, bør samme fremgangsmåde følges med hensyn til

---

<sup>5</sup> EUT L [...] af [...], s. [...].

<sup>6</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/75/EF (EUT L 190 af 30.7.2003, s. 6).

tilsvarende bestemmelser vedrørende andre skibstyper, som er omfattet af IMO-konventionerne, uden at dette dog bør berøre de harmoniserede fortolkninger, der vedtages af IMO, ikke berøres.

- (13) Medlemsstaternes søfartsadministrationer bør kunne regne med tilstrækkelige ressourcer til at opfylde deres forpligtelser som flagstat, som står mål med størrelsen og arten af deres flåder og bygger på de relevante IMO-krav.
- (14) Mindstekravene til sådanne ressourcer bør fastsættes på grundlag af medlemsstaternes praktiske erfaringer.
- (15) Obligatorisk gennemførelse af de procedurer, som IMO har anbefalet i MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 af 20. december 2004 om overflytning af skibe mellem stater, bør dels styrke reglerne om flagskifte i IMO-konventionerne og i de fællesskabsretlige regler om søfartssikkerhed, dels skabe større gennemsigtighed i flagstaternes indbyrdes forhold til gavn for sikkerheden til søs.
- (16) Medlemsstaterne bør anvende harmoniserede krav ved flagstaternes certificering og syn af skibe, der fører deres flag, som fastsat i IMO-forsamlingens resolution A.948 (23) om retningslinjer for syn i det harmoniserede syns- og certificeringssystem.
- (17) Konstant og omhyggelig overvågning af de anerkendte organisationer, der udfører flagstatsopgaver på medlemsstaternes vegne, i et omfang, som står mål med størrelsen og arten af medlemsstaternes flåder, bør generelt give skibe, der fører et af medlemsstaternes flag, en kvalitetsmæssig forbedring.
- (18) Et krav om, at flagstatens inspektører skal opfylde visse mindstekrav, bør sikre lige vilkår for alle søfartsadministrationer og medvirke til at placere skibe, der fører et af medlemsstaternes flag, kvalitetsmæssigt højt.
- (19) Medlemsstaterne har en forpligtelse som flagstat til undersøgelse af ulykker og hændelser, som deres skibe er impliceret i.
- (20) Der er i direktiv (.../.../EF) fastsat særlige regler, som medlemsstaterne skal følge ved undersøgelse af ulykker inden for søtransport.
- (21) Obligatorisk anvendelse af IMO-principperne for sikker bemanning bør medvirke til at placere skibe, der fører medlemsstaternes flag, kvalitetsmæssigt højt.

- (22) Oprettelse af en database med de vigtigste oplysninger om skibe, der fører en medlemsstats flag, og skibe, der er slettet af registeret i en medlemsstat, bør gøre en højkvalitetsflådes præstationer mere gennemsigtige og medvirke til en bedre overvågning af flagstatens forpligtelser og til sikring af lige vilkår for søfartsadministrationerne.
- (23) Gennemgang og evaluering af flagstaternes effektivitet og, når det er nødvendigt, korrigerende foranstaltninger bør sikre, at alle medlemsstaterne kommer på den hvide liste under Paris-aftalememorandummet (MOU) om havnestatskontrol.
- (24) Medlemsstaterne har forpligtet sig til at dokumentere, at de opfylder deres forpligtelser i de retligt bindende IMO-instrumenter som krævet i resolution A.974 (24) om regler og procedurer for IMO-medlemsstaternes frivillige auditorordning, som blev vedtaget af IMO-forsamlingen den 1. december 2005.
- (25) Den frivillige auditorordning for IMO-medlemsstaterne følger de sædvanlige principper for kvalitetsstyring, nemlig de principper, kriterier, auditorråder, auditprocesser og procedurer, som er egnede til at fastslå, i hvilket omfang medlemsstaterne gennemfører og håndhæver de flagstatsforpligtelser og –ansvarsområder, der fremgår af de retligt bindende IMO-konventioner, de er part i. Denne auditproces kan derfor allerede nu indføres i de fællesskabsretlige regler om sikkerhed til søs.
- (26) En kvalitetscertificering af administrative procedurer ifølge ISO-standarder eller tilsvarende standarder skulle yderligere garantere lige vilkår for søfartsadministrationerne.
- (27) For at sikre lige vilkår for ejere af skibe, der fører en medlemsstats flag, og ejere af skibe, der fører andre flag, bør der tilvejebringes synergi mellem flagstater, der forpligter sig til på retligt bindende måde at gennemføre koden for gennemførelse af bindende IMO-instrumenter, som er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved IMO-forsamlingens resolution A.973 (24) af 1. december 2005, og har forpligtet sig til at blive auditeret ifølge forskrifterne i resolution A.974 (24), vedtaget af IMO-forsamlingen den 1. december 2005.
- (28) Kommissionen bør fremme udarbejdelsen af et flagstats-aftalememorandum, som kan tilvejebringe synergi mellem flagstater.
- (29) Det europæiske agentur for søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>7</sup>, bør yde den nødvendige støtte til sikring af gennemførelsen af dette direktiv.
- (30) De foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af dette direktiv, bør vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastlæggelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

<sup>8</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (31) Målene for den påtænkte handling, som er at indføre og iværksætte hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransportpolitikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*  
*Genstand*

1. Dette direktiv har til formål
  - a) at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder de forpligtelser, som ifølge IMO-konventionerne påhviler dem som flagstater
  - b) at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler i international fart under en medlemsstats flag
  - c) at etablere en mekanisme for harmoniseret fortolkning af de foranstaltninger i IMO-konventionerne, som i disse konventioner er overladt til de kontraherende parters skøn
2. Dette direktiv berører ikke Fællesskabets søtransportlovgivning, som er opregnet i artikel 2, nr. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002<sup>9</sup>, eller Rådets direktiv 1999/63/EF<sup>10</sup>.

*Artikel 2*  
*Definitioner*

1. I dette direktiv forstås ved:
  - a) "IMO-konventioner": følgende konventioner samt protokoller og ændringer hertil og tilhørende koder af bindende karakter, der er vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), i den gældende affattelse:
    - i) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas 74)
    - ii) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)
    - iii) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)

---

<sup>9</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

<sup>10</sup> EFT L 167 af 2.7.1999, s. 33.



- iv) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe
  - v) den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW 1978)
  - vi) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (Colreg 72)
  - b) "IMO-særkonventioner": Torremolinos-protokollen af 1993, der er knyttet til den internationale Torremolinos-konvention af 1977 om fiskeskibes sikkerhed, og den internationale konvention af 2001 om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe
  - c) "flagstatskoden (FSC)": del 1 og 2 i koden for gennemførelse af retligt bindende IMO-instrumenter, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved IMO-forsamlingens resolution A.973 (24) den 1. december 2005
  - d) "skibe": skibe og fartøjer, som er omfattet af en eller flere af IMO-konventionerne
  - e) "administration": de kompetente søfartsmyndigheder i den medlemsstat, hvis flag skibet eller fartøjet har ret til at føre
  - f) "flagstatsinspektør": en offentligt ansat eller en anden person, der af de kompetente myndigheder i en medlemsstat er behørigt bemyndiget til at udføre syn og inspektioner i tilknytning til certifikaterne, og som opfylder de i bilag II fastsatte krav til kvalifikationer og uafhængighed
  - g) "anerkendt organisation": en organisation, som er anerkendt i overensstemmelse med [direktiv .../.../EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed]
  - h) "certifikater": myndighedscertifikater ifølge IMO-konventionerne.
2. Foranstaltninger til ændring af definitionerne i stk. 1, litra a), b) og c), under hensyn til nye konventioner eller regler kan vedtages efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

### *Artikel 3* *Gennemførelse af internationale regelsæt*

1. Medlemsstaterne skal være part i IMO-konventionerne og IMO-særkonventionerne. Denne forpligtelse gælder dog kun for konventionerne i den affattelse, der er gældende på datoen for dette direktivs ikrafttræden.
2. Medlemsstater, der ved dette direktivs ikrafttræden ikke er part i alle IMO-konventionerne og IMO-særkonventionerne, indleder proceduren for ratificering eller tiltrædelse af de pågældende konventioner i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Inden 90 dage efter dette direktivs ikrafttræden underretter de Kommissionen om, på hvilken dato de forventer at deponere instrumentet til

ratificering eller tiltrædelse af konventionen hos generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation.

3. Hver medlemsstat foretager en klar fordeling inden for sin administration af de opgaver, der vedrører udformning af politikker for gennemførelse af statens forpligtelser som flagstat ifølge IMO-konventionerne, og sikrer, at deres administration er i stand til på passende vis at bidrage til udstedelse af national lovgivning og vejlede om dens gennemførelse og håndhævelse.
4. I forhold til den internationale søfart anvender medlemsstaterne fuldt ud de retligt bindende bestemmelser for flagstaten, som IMO-konventionerne indeholder, på de deri fastsatte betingelser og for de deri omhandlede skibe, og de tager hensyn til bestemmelserne i flagstatskoden (FSC) i bilag I til dette direktiv.
5. Medlemsstaterne sørger løbende for at gøre de foranstaltninger, de har truffet til gennemførelse af IMO-konventionerne, mere hensigtsmæssige. Forbedringerne foretages ved, at den nationale lovgivning anvendes og håndhæves konsekvent og effektivt, og at der til stadighed føres kontrol med overholdelsen.
6. Efter fremgangsmåden i artikel 18, stk. 2, kan der vedtages foranstaltninger med henblik på:
  - a) at udarbejde harmoniserede procedurer for anvendelse af undtagelser og tilsvarende foranstaltninger i henhold til IMO-konventionerne
  - b) at fastlægge en harmoniseret fortolkning af de spørgsmål, der i IMO-konventionerne er overladt til administrationernes skøn
  - c) at fortolke bestemmelserne i konventionerne ensartet.

#### *Artikel 4*

#### *Ressourcer og processer til administrering af krav vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening*

1. Hver medlemsstat sikrer, at dens administration råder over tilstrækkelige ressourcer i forhold til størrelsen og arten af dens flåde. Ressourcerne skal
  - a) sikre, at kravene i IMO-konventionerne opfyldes
  - b) sikre, at ulykker undersøges, og at sager vedrørende skibe, der er påpeget mangler ved, behandles korrekt og hurtigt
  - c) sikre, at retningslinjer vedrørende kravene i de relevante IMO-konventioner, som administrationen er tilfreds med, bliver udarbejdet, dokumenteret og stillet til rådighed.
  - d) omfatte et passende antal kvalificerede ansatte til at anvende og håndhæve den nationale lovgivning, der gennemfører IMO-konventionerne, herunder personale til at forestå undersøgelser og syn

- e) omfatte et tilstrækkeligt antal kvalificerede flagstatsansatte til at undersøge hændelser, hvor skibe, der har ret til at føre den pågældende medlemsstats flag, er tilbageholdt af en havnestat, og
  - f) omfatte et tilstrækkeligt antal kvalificerede flagstatsansatte til at undersøge hændelser, hvor en havnestat rejser tvivl om gyldigheden af et certifikat eller en påtegning udstedt under flagstatens myndighed eller om kompetencen hos en person, der er indehaver af et certifikat eller en påtegning udstedt under den pågældende medlemsstats myndighed.
2. Hver medlemsstat sikrer uddannelse af flagstatsinspektører og –undersøgelsespersonale og sikrer tilsyn med deres aktiviteter.
  3. Hver medlemsstat tilvejebringer eller opretholder en kapacitet til konstruktionsvurdering og teknisk beslutningstagning, som står mål med størrelsen og arten af dens flåde.
  4. Mindsteskrav til gennemførelse af forpligtelserne i stk. 1 og 2 opstilles efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

*Artikel 5*  
*Registrering af et skib under en medlemsstats flag*

1. Inden registrering af et skib kontrollerer den pågældende medlemsstat skibets identitet, herunder dets eventuelle IMO-identifikationsnummer, og andre registrerede oplysninger om skibet, således at skibet ikke samtidig fører to eller flere staters flag. Der skal indhentes dokumentation for, at et skib, der tidligere har været registreret under en anden stats flag, er slettet af den pågældende stats register, eller at den stats register har givet samtykke til overflytning af skibet.
2. Når et skib optages for første gang i dens register, bestræber den pågældende medlemsstat sig på at sikre, at skibet opfylder de gældende internationale regler. Medlemsstaten rådfører sig om nødvendigt med den tidligere flagstat.
3. Når en anden flagstat anmoder om oplysninger om et skib, der er slettet af registeret i en medlemsstat, giver denne medlemsstat omgående den anden flagstat nærmere oplysninger om fejl og mangler og om manglende overholdelse af tidsfrister samt alle andre oplysninger af betydning for sikkerheden.
4. Stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, uden at dette berører artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 789/2004<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> EUT L 138 af 30.4.2004, s. 19.

*Artikel 6*  
*Sikring af skibe, der fører en medlemsstats flag*

1. Medlemsstaterne træffer alle foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at skibe, der har ret til at føre deres flag, opfylder de internationale regler og standarder. Foranstaltningerne omfatter især følgende:
  - a) Forbud mod, at skibe afsejler, før de opfylder de internationale regler og standarder
  - b) periodisk inspektion af skibe til kontrol af, at skibets faktiske tilstand og dets besætning er i overensstemmelse med certifikaterne på skibet
  - c) sikring af, at inspektøren under den i litra b) nævnte periodiske inspektion kontrollerer, at de på skibet påmønstrede søfarende er fortrolige med deres opgaver og med skibets indretning, installationer, udstyr og procedurer
  - d) sikring af, at skibets besætningsmedlemmer sammen effektivt kan koordinere deres indsats i en nødsituation og ved varetagelsen af funktioner, som er afgørende for sikkerheden eller for forebyggelse eller begrænsning af forurening
  - e) fastsættelse af sanktioner i national lovgivning, som er tilstrækkeligt strenge til at forhindre, at skibe overtræder internationale regler og standarder
  - f) retsforfølgning - efter en forudgående undersøgelse - af skibe, hvis de har overtrådt internationale regler eller standarder, uanset hvor overtrædelsen har fundet sted
  - g) fastsættelse af sanktioner i national lovgivning, som er tilstrækkeligt strenge til at afskrække personer, der er indehavere af kvalifikationsbeviser eller påtegninger, der er udstedt under medlemsstatens myndighed, fra at overtræde internationale regler og standarder, og
  - h) retsforfølgning - efter en forudgående undersøgelse - af personer, der er indehavere af kvalifikationsbeviser eller påtegninger, hvis de har overtrådt internationale regler eller standarder, uanset hvor overtrædelsen har fundet sted.
2. Medlemsstaterne udarbejder og indfører et hensigtsmæssigt kontrol- og overvågningsprogram, så der kan reageres hurtigt på fejl og mangler og formodede forureningshændelser, som anmeldes af havne- eller kyststater.
3. Medlemsstaterne og anerkendte organisationer, der handler på deres vegne, udsteder ikke et certifikat til et skib og påtegner ikke et skibs certifikater, før de har konstateret, at skibet opfylder alle de gældende krav.
4. Medlemsstaterne udsteder ikke et internationalt kvalifikationsbevis til en person og påtegner ikke en persons internationale kvalifikationsbevis, før de har konstateret, at den pågældende opfylder alle de gældende krav.

5. Medlemsstaterne sikrer, at deres skibe er synet efter de relevante procedurer og i overensstemmelse med de relevante retningslinjer i den harmoniserede syns- og certificeringsordning i bilaget til IMO-forsamlingens resolution A.948 (23), i den gældende affattelse.
6. Når et skib, der fører en medlemsstats flag, tilbageholdes af en havnestat, træffer flagstaten foranstaltninger efter retningslinjerne i bilag III.
7. Bilag III kan ændres efter proceduren i artikel 18, stk. 2, til forbedring af retningslinjerne på baggrund af erfaringerne fra anvendelsen af de gældende ordninger.

#### *Artikel 7*

#### *Delegering af beføjelser til udførelse af myndighedsopgaver*

1. Uden at [direktiv 94/57/EC eller direktiv .../...EF (om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed)] berøres, tilvejebringer eller opretholder en medlemsstat, der benytter anerkendte organisationer til at udstede certifikater til dens skibe, kapacitet til en løbende overvågning af de pågældende anerkendte organisationers syns- og certificeringsprocesser, som står mål med størrelsen og arten af dens flåde.

Sådanne medlemsstater sørger for, at der oprettes en direkte kommunikationsforbindelse via internettet mellem administrationen og de anerkendte organisationer, og at det personale, der deltager i overvågningen af de anerkendte organisationer, nøje kender organisationernes og flagstatens regler og kan føre effektivt tilsyn med de anerkendte organisationer på stedet.

2. Medlemsstater, der er omfattet af stk. 1, sikrer, at alle skibe, der fører deres flag, gennemgår et supplerende syn med højst 12 måneders mellemrum for at sikre, at kravene i IMO-konventionerne og nationale krav er opfyldt.
3. Der kræves ikke supplerende syn i henhold til stk. 2 for
  - a) skibe, der har været registreret i medlemsstaten i mindst to år
  - b) skibe, der er blevet inspiceret mindst én gang i henhold til direktiv 95/21/EF<sup>12</sup> eller [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF om havnestatskontrol]<sup>13</sup> inden for de sidste 12 måneder, og
  - c) skibe, der ikke er blevet tilbageholdt i henhold til direktiv 95/21/EF eller [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF om havnestatskontrol] inden for de sidste 12 måneder.

---

<sup>12</sup> EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

<sup>13</sup> EUT L [...] af [...], s. [...].

4. Når de detaljerede regler om inspektion fastsat i henhold til artikel 5, stk. 2, i [direktiv .../.../EF om havnestatskontrol] er trådt i kraft, kræves der ikke supplerende syn af skibe, der ved den seneste inspektion er blevet tillagt lavrisikoprofil i henhold til det pågældende direktiv.
5. Medlemsstater, der er omfattet af stk. 1, sørger endvidere for
  - a) at udstede præcise instrukser til deres anerkendte organisationer om foranstaltninger, der skal træffes, hvis et skib findes uegnet til at afsejle uden fare for skibet eller de ombordværende personer eller findes at frembyde en urimelig risiko for skade på havmiljøet, og
  - b) at meddele deres anerkendte organisationer alle relevante nationale retsregler, som gennemfører IMO-konventionerne, og fortolkningen heraf eller præcisere, om administrationens standarder går ud over konventionernes krav på nogle punkter.
6. Procedurer og retningslinjer for supplerende syn og mindstekrav til skibsinspektører, der foretager supplerende syn, fastsættes efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

*Artikel 8*  
*Flagstatsinspektører*

1. Medlemsstaterne definerer og dokumenterer ansvarsområder, myndighed og det indbyrdes forhold mellem alt flagstatspersonale, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der angår og indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening.
2. Medlemsstaterne sikrer, at personale, der har ansvaret for at gennemføre eller gennemfører syn, inspektioner og audit af skibe og rederier, opfylder mindstekravene i bilag II.
3. Medlemsstaterne sikrer, at andet personale end det i stk. 2 nævnte, som bistår i opfyldelsen af flagstatens forpligtelser, har den uddannelse og får den oplæring og det tilsyn, der er nødvendigt af hensyn til de opgaver, de skal udføre.
4. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres et dokumenteret system for uddannelse af personalet og løbende ajourføring af deres viden, svarende til de opgaver, de skal udføre.
5. Flagstaten udsteder identitetskort til skibsinspektører, der udfører opgaver på dens vegne om bord på skibe.
6. Der kan fastsættes mindstekrav om det i stk. 3 nævnte personales kvalifikationer efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

*Artikel 9*  
*Flagstatens undersøgelser*

Uden at dette berører ansvaret i henhold til IMO-koden for undersøgelse af ulykker eller hændelser til søs, som vedtaget ved IMO-resolution A.849 (20), der er bilag til IMO-forsamlingens resolution A.884 (21), i den gældende affattelse, gennemfører medlemsstaterne en undersøgelse af ulykker til søs og forureningshændelser, hvis et skib, der fører deres flag, er impliceret deri. Sådanne undersøgelser af ulykker gennemføres af undersøgelsespersonale med relevante kvalifikationer og med kompetence inden for ulykker. Medlemsstaterne stiller kvalificeret undersøgelsespersonale til rådighed hertil, uanset hvor ulykken eller hændelsen har fundet sted.

*Artikel 10*  
*Sikker bemanding*

Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der fører deres flag, er forsvarligt bemanded med henblik på sikkerheden for menneskeliv på søen, og iagttager principperne for sikker bemanding som fastsat i IMO-forsamlingens resolution A.890 (21) om principper for sikker bemanding, i den gældende affattelse, idet de tager hensyn til de relevante retningslinjer, der er knyttet som bilag til nævnte resolution.

*Artikel 11*  
*edsageforanstaltninger*

1. Medlemsstaterne opretter eller opretholder en database over skibene i deres flåde, som indeholder de vigtigste tekniske data om hvert skib og oplysningerne i stk. 2, eller sikrer, at de har direkte adgang til en database med tilsvarende oplysninger. Medlemsstaterne giver Kommissionen ret til indhente oplysninger fra deres databaser og til at udveksle oplysninger med dem.
2. Databasen skal indeholde følgende oplysninger:
  - a) Skibets kendetegn (navn, IMO-nummer, mv.)
  - b) datoer for syn, herunder eventuelle yderligere og supplerende syn, og audit
  - c) navnet på de anerkendte organisationer, der har deltaget i certificering og klassificering af skibet
  - d) navnet på det organ, der har foretaget inspektion af skibet i henhold til bestemmelserne om havnestatskontrol, og datoerne for disse inspektioner
  - e) resultatet af inspektioner som led i havnestatskontrol (fejl og mangler: ja eller nej; tilbageholdelse: ja eller nej)
  - f) oplysninger om ulykker

- g) oplysninger om overtrædelser af MARPOL og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser<sup>14</sup>
  - h) navnet på de skibe, der er slettet af registeret i de foregående 12 måneder.
3. Listen over oplysninger i stk. 2 kan ændres på baggrund af udviklingen vedrørende nye databaser efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

Der kan fastsættes harmoniserede formater med henblik på at stille data til rådighed efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

#### *Artikel 12*

##### *Gennemgang og evaluering af flagstaternes effektivitet*

1. Hvert år evaluerer medlemsstaterne deres egen effektivitet med hensyn til direktivets bestemmelser.
2. Evalueringen af flagstaternes effektivitet foretages bl.a. på grundlag af tilbageholdelsesprocenten ved havnestatskontrol, resultaterne af flagstatsinspektioner, ulykkesstatistikker, kommunikations- og informationsprocesser, statistikker over årlige tab, dog ikke konstruktiv totaltab, samt eventuelle andre egnede resultatindikatorer, med henblik på at konstatere, om personalet, ressourcerne og de administrative procedurer er tilstrækkelige til at opfylde flagstaternes forpligtelser.
3. Fælles metoder til evaluering af flagstaternes effektivitet fastsættes efter proceduren i artikel 18, stk. 2.
4. Medlemsstater, der den 1. juli i et givet år er nævnt på den sorte eller den grå liste i årsberetningen fra Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol (MOU), indgiver inden den 1. september samme år en udførlig rapport til Kommissionen om, hvor de har manglet effektivitet som flagstat. I rapporten præciseres og analyseres hovedårsagerne til denne manglende effektivitet, og det angives, hvilke skibskategorier der har ført til dette resultat. Rapporten skal ligeledes indeholde en plan for afhjælpende foranstaltninger, herunder eventuelle supplerende syn, som vil blive gennemført snarest muligt.

#### *Artikel 13*

##### *Audit af flagstaterne*

1. Hver medlemsstat sikrer, at der inden tre år efter direktivets ikrafttræden og med regelmæssige intervaller derefter udføres en uafhængig audit af dens opfyldelse af direktivets krav.
2. Rammer og procedurer for auditten i stk. 1 fastlægges efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

---

<sup>14</sup> EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.



Audit, der udføres i overensstemmelse med resolution A. 974 (24), vedtaget af IMO-forsamlingen den 1. december 2005, accepteres dog som en audit efter stk. 1, hvis betingelserne i stk. 3 er opfyldt. Denne accept hindrer ikke, at Kommissionen kan udføre eller lade udføre en yderligere inspektion med henblik på kontrol af, at Fællesskabets søfartslovgivning overholdes.

3. Medlemsstaterne sikrer:
  - a) at det ved auditten også undersøges, om disse direktivs bestemmelser er overholdt
  - b) at Kommissionen får mulighed for at deltage som observatør i IMO-auditprocessen
  - c) at rapporten og oplysninger om de derefter truffene foranstaltninger straks stilles til rådighed for Kommissionen.
4. Efter proceduren i artikel 18, stk. 2,
  - a) opstilles der en tidsplan for udførelse af auditterne i stk. 1
  - b) fastlægges betingelserne for offentliggørelse af auditresultaterne
5. Fællesskabet udarbejder om nødvendigt henstillinger om foranstaltninger og forslag, der kan gøre IMO-auditsystemet i stk. 2 mere effektivt.

#### *Artikel 14* *Kvalitetscertificering*

1. Hver medlemsstat udformer, indfører og opretholder et kvalitetsstyringssystem for sin administration. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med ISO 9001:2000-standarderne eller en tilsvarende standard, som mindst opfylder alle aspekterne af ISO 9001:2000, og auditeres efter retningslinjerne i ISO 19011:2002-standard eller en tilsvarende standard, som opfylder alle aspekterne af ISO 19011:2002. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF<sup>15</sup> skal overholdes i forbindelse med tilsvarende standarder.
2. Kvalitetsstyringssystemet skal etableres inden tre år efter direktivets ikrafttræden.
3. Kvalitetsstyringssystemet skal certificeres inden fire år efter direktivets ikrafttræden.
4. Henvisningerne i stk. 1 til ISO-standarder kan ajourføres efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

---

<sup>15</sup> EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

*Artikel 15*  
*Samarbejdsaftaler*

Inden udgangen af [2007] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om muligheden af et aftalememorandum om forpligtelser til flagstatskontrol med det formål at sikre lige vilkår for de flagstater, der har forpligtet sig til på retligt bindende måde at gennemføre koden for gennemførelse af retligt bindende IMO-instrumenter, som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved IMO-forsamlingens resolution A.973 (24) af 1. december 2005, og har samtykket i at lade sig auditere efter bestemmelserne i resolution A.974 (24), vedtaget af IMO-forsamlingen den 1. december 2005.

*Artikel 16*  
*Videregivelse af oplysninger og rapportering*

1. Hver medlemsstat giver IMO de oplysninger, der kræves i henhold til IMO-konventionerne.
2. Medlemsstaterne giver hvert år Kommissionen oplysning om følgende:
  - a) antallet af inspektioner og audit, de har udført som flagstat
  - b) ressourcer, der er afsat til opgaverne i artikel 4, stk. 1 og 2, og artikel 7, stk. 1
  - c) foranstaltninger, der er truffet med henblik på overholdelse af artikel 6-11, artikel 12, stk. 1, og artikel 15.
3. Der kan fastlægges en harmoniseret model til brug ved rapporteringen i henhold til stk. 2 efter proceduren i artikel 18, stk. 2.
4. Kommissionen udarbejder en sammenfattende rapport om gennemførelsen af direktivet, når den har modtaget medlemsstaternes rapporter. Rapporten stiles til Europa-Parlamentet og Rådet.

*Artikel 17*  
*Ændringer*

Ud over de ændringer, der er truffet bestemmelse om i artikel 2, stk. 2, artikel 6, stk. 7, og artikel 11, stk. 3, kan dette direktiv ændres efter proceduren i artikel 18, stk. 2, under hensyn til nye bestemmelser og forpligtelser angående flagstater, der bliver vedtaget på internationalt plan, navnlig i IMO og ILO.

Ændringer af IMO-konventionerne og koden for gennemførelse af retligt bindende IMO-instrumenter kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002.

*Artikel 18*  
*Udvalg*

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.  
  
Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

*Artikel 19*  
*Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.  
  
Bestemmelserne 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 tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 20*  
*Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*  
[...]

*På Rådets vegne*  
*Formand*  
[...]

## **BILAG I**

### **FLAGSTATSKODEN (FSC)**

#### **DEL 1 OG 2 AF KODEN FOR GENNEMFØRELSE AF RETLIGT BINDEnde IMO-INSTRUMENTER**

##### **DEL 1 - FÆLLES BESTEMMELSER**

###### **Mål**

1. Koden har til formål at forøge sikkerheden til søs globalt og forbedre beskyttelsen af havmiljøet.
2. Administrationerne anskuer denne kode i lyset af deres egen situation og er kun forpligtede til at gennemføre de instrumenter i punkt 6, som de er kontraherende stat eller part i. Nogle administrationer har som følge af de geografiske forhold og andre forhold en vigtigere rolle som flagstat end som havnestat eller kyststat, mens andres rolle som kyststat eller havnestat er større end deres rolle som flagstat. Denne ubalance medfører ikke på nogen måde, at deres forpligtelser som flagstat, havnestat eller kyststat indskrænkes.

###### **Strategi**

3. For at nå målet med denne kode bør en stat lægge en strategi, der omfatter følgende punkter:
  - (1) gennemførelse og håndhævelse af relevante internationale retligt bindende instrumenter
  - (2) overholdelse af internationale henstillinger, når de er relevante
  - (3) løbende overvågning og kontrol af, at staten reelt opfylder sine internationale forpligtelser
  - (4) opnåelse, opretholdelse og forbedring af effektivitet og kompetence i organisationen som helhed.

Retningslinjerne i denne kode bør følges ved gennemførelsen af førnævnte strategi.

###### **Generelt**

4. Ifølge bestemmelserne i De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982 og IMO-konventionerne er administrationerne ansvarlige for at indføre sådan lovgivning og træffe alle sådanne øvrige foranstaltninger, at disse instrumenter får deres fulde virkning, således at et skib, for så vidt angår sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet, med sikkerhed er egnet til den brug, det er bestemt til, og bemannet med kompetente søfolk.

5. Staterne skal, når de træffer foranstaltninger til at forebygge, begrænse og kontrollere forurening af havmiljøet, handle således, at der hverken direkte eller indirekte overføres skade eller fare fra et område til et andet, eller at en type af forurening omdannes til en anden. (FN's havretskonvention, artikel 195).

### Anvendelsesområde

6. Denne kode omfatter følgende retligt bindende IMO-instrumenter:
- 1) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen med ændringer (SOLAS 74)
  - 2) protokollen af 1978 til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 med ændringer (SOLAS PROT 1978)
  - 3) protokollen af 1988 til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 med ændringer (SOLAS PROT 1988)
  - 4) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved protokollen af 1978 (Marpol 73/78)
  - 5) protokollen af 1997 om ændring af den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978 herom (MARPOL PROT 1997)
  - 6) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold med ændringer (STCW)
  - 7) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)
  - 8) protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL PROT 1988)
  - 9) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)
  - 10) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler med ændringer (COLREG 72)

samt alle instrumenter, som ved disse konventioner og protokoller er gjort retligt bindende. Der er i bilag 1-4 ikke-udtømmende lister over forpligtelser i henhold til ovennævnte retligt bindende instrumenter. Bilag 5 indeholder en liste over de relevante instrumenter, og bilag 6 indeholder en sammenfatning af ændringerne i de retligt bindende instrumenter, der optræder i koden<sup>1</sup>.

### Forudsætninger

7. Når et nyt eller ændret retligt bindende IMO-instrument træder i kraft for en stat, skal denne stats regering være i stand til at gennemføre og håndhæve dets bestemmelser

---

<sup>1</sup> Disse bilag bliver udfyldt ved MSC 80 (maj 2005). Kun bilag 1, 2 og 5 er relevante for flagstatens forpligtelser.

ved en passende national lovgivning og stille den fornødne infrastruktur til rådighed til gennemførelsen og håndhævelsen. Det betyder, at statens regering skal

- 1) kunne indføre lovgivning, som i administrative, tekniske og sociale anliggender giver reel jurisdiktion og kontrol over for skibe, der fører statens flag, og især tilvejebringe retsgrundlag for de generelle krav til skibsregistre, inspektion af skibe, lovgivning om sikkerhed og forureningsforebyggelse for sådanne skibe og udstedelse af dertil knyttede regler
  - 2) have retsgrundlag for håndhævelse af den nationale lovgivning, herunder undersøgelses- og sanktionsprocedurer
  - 3) have rådighed over tilstrækkeligt personale med søfartsekspertise til at bistå med indførelsen af den nødvendige nationale lovgivning og opfylde alle statens forpligtelser, herunder den rapportering, der kræves i de pågældende konventioner.
8. Der er i en FN-publikation "Guidelines for Maritime Legislation"<sup>2</sup> opstillet nogle vejledende rammer for national lovgivning til gennemførelse af de relevante IMO-instrumenter.

### **Formidling af oplysninger**

9. Staten bør give alle berørte parter underretning om sin strategi, jf. punkt 3, herunder oplysninger om den nationale lovgivning.

### **Registre**

10. Der bør oprettes og vedligeholdes registre til dokumentation af, at kravene er opfyldt, og at staten reelt udøver sin funktion. Registre bør altid være læselige, umiddelbart kunne identificeres og kunne genfindes. Der bør fastsættes en dokumenteret procedure for nærmere fastsættelse af, hvilken kontrol der er behov for ved identifikation, lagring, beskyttelse, genfinding, opbevaringstid og sletning af registrerede oplysninger.

### **Forbedring**

11. Staterne bør løbende forbedre de foranstaltninger, de har truffet til gennemførelse af de konventioner og protokoller, som de har indgået, så de bliver mere hensigtsmæssige. Forbedringerne bør opnås ved, at den nationale lovgivning anvendes og håndhæves konsekvent og effektivt, og at der føres kontrol med overholdelsen.
12. Staten bør fremme en kultur, hvor mennesker får mulighed for at gøre sikkerheden til søs og miljøbeskyttelsen mere effektiv.

---

<sup>2</sup> ST/ESCAP/1076.

13. Endvidere bør staten tage skridt til at påvise og fjerne årsagerne til manglende overensstemmelse, så gentagelser undgås, f.eks. følgende:
  - 1) at gennemgå og analysere tilfælde af manglende overensstemmelse
  - 2) at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger
  - 3) at revurdere de trufne korrigerende foranstaltninger.
14. Staten bør træffe bestemmelse om foranstaltninger til at fjerne mulige årsager til manglende overensstemmelse, så gentagelser undgås.

## **DEL 2 - FLAGSTATER**

### **Gennemførelse**

15. For effektivt at opfylde deres ansvar og forpligtelser bør flagstater:
  - 1) ved at udstede national lovgivning og retningslinjer føre en politik, der bidrager til gennemførelse og håndhævelse af kravene i alle de konventioner og protokoller om sikkerhed og forebyggelse af forurening, som de er part i, og
  - 2) fordele ansvaret for at ajourføre og revidere den vedtagne politik på de relevante områder inden for deres administration.
16. Flagstater bør tilvejebringe ressourcer og råde over processer til administrering af et sikkerheds- og miljøbeskyttelsesprogram, der som minimum består af følgende:
  - 1) administrative instrukser om gennemførelse af gældende internationale forskrifter og udarbejdelse og formidling af eventuelt påkrævede nationale fortolkningsbestemmelser
  - 2) ressourcer til sikring af, at kravene i de retligt bindende IMO-instrumenter i punkt 6 overholdes, ved hjælp af et audit- og inspektionsprogram, der er uafhængigt både af de forvaltningsorganer, der udsteder de krævede certifikater og de relevante dokumenter, og af de enheder, der af flagstaten er bemyndiget til at udstede de krævede certifikater og de relevante dokumenter
  - 3) ressourcer til at sikre overholdelse af kravene i STCW-konventionen af 1978 med ændringer. Der er bl.a. tale om ressourcer til sikring af:
    - 3.1 at uddannelse, bedømmelse af kvalifikationer og bevisudstedelse vedrørende de søfarende er i overensstemmelse med konventionen
    - 3.2 at STCW-beviser og -påtegninger korrekt afspejler de søfarendes kompetence dels ved hjælp af den korrekte STCW-terminologi, dels med udtryk, der er identiske med dem, der benyttes i de dokumenter om sikker bemanning, der er udstedt til skibet
    - 3.3 at der kan foretages en uvildig undersøgelse af anmeldte fejl og mangler, der som følge af handling eller unkladelse fra indehavere af beviser eller

påtegninger, der er udstedt af den pågældende part, kan udgøre en direkte trussel for sikkerhed for liv og ejendom til søs eller for havmiljøet

- 3.4 at beviser eller påtegninger, der er udstedt af flagstaten, effektivt kan tilbagekaldes, inddrages eller ophæves, hvis det er berettiget, og hvis det er nødvendigt for at forebygge svig
  - 3.5 at der er sådanne administrative systemer, herunder for uddannelse, bedømmelse og bevisudstedelse, der finder sted på en anden stats område, at flagstaten påtager sig ansvaret for at garantere kompetencen hos skibsførere, officerer og andre søfarende om bord på skibe, der har ret til at føre dens flag<sup>3</sup>
  - 4) ressourcer til at sikre, at ulykker undersøges, og at sager vedrørende skibe, der er påpeget mangler ved, håndteres korrekt og hurtigt
  - 5) at retningslinjer vedrørende de krav i de relevante IMO-konventioner, som administrationen er tilfreds med, bliver udarbejdet, dokumenteret og stillet til rådighed.
17. Flagstater sikrer, at skibe, der har ret til at føre deres flag, er tilstrækkeligt og effektivt bemanded under hensyntagen til de af IMO vedtagne principper for sikker bemanning.

### **Delegering af beføjelser**

18. Flagstater, der giver anerkendte organisationer beføjelser til på deres vegne at udføre syn, inspektioner, udstedelse af certifikater og dokumenter, mærkning af skibe og andet myndighedsarbejde, som kræves i IMO-konventionerne, sørger for, at autorisationen er i overensstemmelse med Solas-regel XI-1/1, idet
- 1) staten kontrollerer, at den anerkendte organisation har tilstrækkelige tekniske ressourcer samt ledelses- og forskningsressourcer til at udføre de opgaver, den får pålagt, i overensstemmelse med mindstekravene til anerkendte organisationer, der handler på administrationens vegne, jf. den relevante IMO-resolution<sup>4</sup>
  - 2) der som grundlag for autorisationen foreligger en formel skriftlig aftale mellem administrationen og den anerkendte organisation, der som minimum indeholder de dele, der er nævnt i den relevante IMO-resolution<sup>5</sup>, eller tilsvarende retligt bindende ordninger, og som kan være baseret på aftalemodellen vedrørende

---

<sup>3</sup> Regel I/2, I/9, I/10 og I/11 i STCW-konventionen af 1978 med ændringer.

<sup>4</sup> Tillæg 1 til resolution A.739 (18) med retningslinjer for autorisation af organisationer, der handler på administrationens vegne (*Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration*).

<sup>5</sup> Tillæg 2 til resolution A.739 (18) med retningslinjer for autorisation af organisationer, der handler på administrationens vegne (*Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration*).



autorisation af anerkendte organisationer, der handler på administrationens vegne<sup>6</sup>

- 3) staten udsteder præcise instrukser for, hvad den anerkendte organisation skal foretage sig, hvis et skib findes uegnet til at afsejle uden fare for skibet eller de ombordværende personer eller findes at frembyde en urimelig risiko for skade på havmiljøet
  - 4) staten giver den anerkendte organisation rådighed over alle de fornødne nationale love og fortolkninger heraf, som gennemfører konventionerne, eller præciserer, om administrationens standarder er højere end konventionskravene på nogle punkter, og
  - 5) staten kræver, at den anerkendte organisation fører et register over oplysninger, som administrationen kan anvende til brug for fortolkning af konventionernes regler.
19. Flagstater, der bemyndiger skibsinspektører til at udføre syn og inspektioner på deres vegne, bør sørge for, at bemyndigelsen er i overensstemmelse med retningslinjerne i punkt 18, særlig underpunkt 3 og 4.
20. Flagstaten bør oprette eller med tilstrækkelige ressourcer medvirke i et tilsynsprogram for overvågning og kommunikation med de anerkendte organisationer, således at opfyldelsen af dens internationale forpligtelser sikres ved
- 1) at den udøver sin myndighed til udførelse af supplerende syn til sikring af, at skibe, der har ret til at føre dens flag, faktisk er i overensstemmelse med de retligt bindende IMO-instrumenter
  - 2) at den udfører supplerende syn efter behov til sikring af, at skibe, der har ret til at føre dens flag, er i overensstemmelse med de nationale krav, der supplerer kravene i IMO-konventionerne, og
  - 3) at den stiller personale til rådighed, som nøje kender flagstatens og de anerkendte organisationers regler og er til rådighed til at føre effektivt tilsyn med de anerkendte organisationer på stedet.

### **Håndhævelse**

21. Flagstaterne bør træffe alle foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at skibe, der har ret til at føre deres flag, og enheder og personer under deres jurisdiktion opfylder de internationale regler og standarder, således at staternes internationale forpligtelser opfyldes. Sådanne foranstaltninger kan bl.a. omfatte:
- 1) Forbud mod, at skibe, der har ret til at føre deres flag, afsejler, før de opfylder kravene i internationale regler og standarder.

---

<sup>6</sup> (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

- 2) Periodisk inspektion af skibe, der har ret til at føre deres flag, til kontrol af, at skibets faktiske tilstand og dets besætning er i overensstemmelse med certifikaterne på skibet.
  - 3) Inspektørens sikring under den periodiske inspektion i underpunkt 2 af, at de på skibet påmønstrede søfarende er fortrolige med
    - 3.1 deres opgaver og
    - 3.2 skibets indretning, installationer, udstyr og procedurer.
  - 4) Sikring af, at skibets besætningsmedlemmer sammen effektivt kan koordinere deres indsats i en nødsituation og ved varetagelsen af funktioner, som er afgørende for sikkerheden eller for forebyggelse eller begrænsning af forurening.
  - 5) Fastsættelse af sanktioner i national lovgivning, som er tilstrækkeligt strenge til at forhindre, at skibe, der har ret til at føre deres flag, overtræder internationaleregler og standarder.
  - 6) Retsforfølgning – efter en forudgående undersøgelse – af skibe, der har ret til at føre deres flag, hvis de har overtrådt internationale regler eller standarder, uanset hvor overtrædelsen har fundet sted.
  - 7) Fastsættelse af sanktioner i national lovgivning, som er tilstrækkeligt strenge til at afskrække personer, der er indehavere af kvalifikationsbeviser eller påtegninger, der er udstedt under deres myndighed, fra at overtræde internationale regler og standarder.
  - 8) Retsforfølgning – efter en forudgående undersøgelse – af personer, der er indehavere af kvalifikationsbeviser eller påtegninger, hvis de har overtrådt internationale regler eller standarder, uanset hvor overtrædelsen har fundet sted.
22. En flagstat bør overveje at udarbejde og indføre et kontrol- og overvågningsprogram, så der kan
- 1) foretages hurtig og grundig undersøgelse af ulykker med eventuel rapportering til IMO
  - 2) indsamles statistiske data, således at problemområder kan udpeges ved hjælp af trendanalyser
  - 3) reageres hurtigt på fejl og mangler og formodede forureningshændelser, som er anmeldt af havne- eller kyststater.
23. Endvidere bør flagstaten
- 1) ved hjælp af national lovgivning sikre, at gældende IMO-instrumenter er overholdt

- 2) have et passende antal kvalificerede ansatte til at gennemføre og håndhæve den i punkt 15.1 omhandlede nationale lovgivning, herunder personale til at forestå undersøgelser og syn
  - 3) have et tilstrækkeligt antal kvalificerede flagstatsansatte til at undersøge hændelser, hvor skibe, der har ret til at føre dens flag, er tilbageholdt af en havnestat
  - 4) have et tilstrækkeligt antal kvalificerede flagstatsansatte til at undersøge hændelser, hvor en havnestat rejser tvivl om, hvorvidt det kvalifikationsbevis, den påtegning eller den kompetence, som en person er i besiddelse af, er gyldig, når beviset eller påtegningen er udstedt under flagstatens myndighed
  - 5) sikre uddannelse af flagstatens inspektører og undersøgelsespersonale og tilsyn med deres aktiviteter.
24. Når en stat bliver underrettet om, at et skib, der har ret til at føre dens flag, tilbageholdes af en havnestat, bør flagstaten påse, at der træffes sådanne korrigerende foranstaltninger, at skibet straks bringes i overensstemmelse med gældende internationale konventioner.
25. En flagstat eller en anerkendt organisation, der handler på dens vegne, bør ikke udstede eller påtegne et skibs internationale certifikater, før den har konstateret, at skibet opfylder alle gældende krav.
26. En flagstat bør først udstede eller påtegne en persons internationale kvalifikationsbevis, når den har konstateret, at den pågældende opfylder alle gældende krav.

### **Flagstatsinspektører**

27. Flagstaten bør definere og dokumentere ansvar, myndighed og det indbyrdes forhold mellem alt personale, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til, og som indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening.
28. Personale, der har ansvaret for eller gennemfører syn, inspektioner og audit af skibe og rederier, der er omfattet af de relevante retligt bindende IMO-instrumenter, bør mindst
- 1) have passende kvalifikationer fra en institution for maritime uddannelser og relevant erfaring fra arbejde til søs som officer, have eller have haft et gyldigt bevis ifølge STCW regel II/2 eller III/2, og have vedligeholdt deres tekniske viden om skibe og skibsdrift, siden de erhvervede deres bevis, eller
  - 2) have en universitetseksamen eller en tilsvarende uddannelse inden for et relevant teknisk eller naturvidenskabeligt område, som er godkendt af staten.
29. Personale, der har kvalifikationer som omhandlet i punkt 28 (1), bør have arbejdet til søs i mindst tre år som skibsofficer på dækket eller i maskinafsnittet.
30. Personale, der har kvalifikationer som omhandlet i punkt 28 (2), bør have haft relevant arbejde i mindst tre år.

31. Derudover bør sådant personale have gennemgået dokumenterede uddannelsesprogrammer og dermed erhvervet det praktiske og teoretiske kendskab til skibe, skibsdrift og bestemmelserne i de relevante nationale og internationale instrumenter, der er nødvendigt for, at de kan udføre deres opgaver som flagstatsinspektører.
32. Andet personale, der bistår ved udførelsen af sådant arbejde, bør have den uddannelse og en oplæring og gives det tilsyn, der er nødvendigt at hensyn til de opgaver, de skal udføre.
33. Tidligere relevant erfaring på området bør anses for en fordel; administrationen bør sørge for den nødvendige praktikuddannelse, hvis tidligere erfaring mangler.
34. Flagstaterne kan godkende inspektører, som ved gennemførelse af et formelt detaljeret uddannelsesprogram har erhvervet samme viden og færdigheder som krævet i punkt 29-32.
35. Flagstaten bør få indført et dokumenteret system for uddannelse af personalet og løbende ajourføring af deres viden af relevans for de opgaver, de skal udføre.
36. Kvalifikationerne bør afhængigt af de funktioner, der skal varetages, omfatte følgende:
  - 1) viden om gældende internationale og nationale regler for skibe, rederier, besætning, last og skibsdrift
  - 2) viden om de procedurer, der skal følges ved syn, certificering og kontrol og i forbindelse med undersøgelses- og tilsynsfunktioner
  - 3) kendskab til formålene med de internationale og nationale instrumenter vedrørende sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet og de dertil knyttede programmer
  - 4) kendskab til interne og eksterne procedurer om bord såvel som i land
  - 5) den professionelle kompetence, der er nødvendig for at udføre de givne opgaver effektivt
  - 6) fuld opmærksomhed på sikkerheden under alle forhold, også vedkommendes egen sikkerhed
  - 7) uddannelse i eller erfaring med de forskellige opgaver, der skal udføres, og helst også med de funktioner, der skal vurderes.
37. Flagstaten bør udstede identitetskort for skibsinspektører, som de kan have på sig, når de udfører deres opgaver.

### **Flagstatsundersøgelser**

38. Efter en søulykke eller en forureningshændelse bør der foretages en undersøgelse. Undersøgelser af ulykker bør gennemføres af velkvalificeret undersøgelsespersonale med kompetence inden for ulykker. Flagstaterne bør være rede til at stille kvalificeret

undersøgelsespersonale til rådighed hertil, uanset hvor ulykken eller hændelsen har fundet sted.

39. Flagstaten bør sikre, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres normale opgaver. Derudover bør flagstaten sørge for, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har umiddelbar adgang til fagkundskab inden for følgende områder, når de udfører opgaver, der ligger uden for deres normale pligter:
- 1) navigation og søvejsregler
  - 2) flagstatsregler for kvalifikationsbeviser
  - 3) årsager til havforurening
  - 4) afhørings teknik
  - 5) indsamling af bevismateriale
  - 6) vurdering af virkningerne af den menneskelige faktor.
40. Ulykker med personskaade, der kræver mere end tre dages sygefravær, og alle dødsfald som følge af arbejdsulykker og ulykker med flagstatens skibe bør undersøges, og undersøgelsesresultaterne offentliggøres.
41. Skibsulykker bør undersøges og afrapporteres i overensstemmelse med de relevante IMO-konventioner og IMO-retlingslinjerne<sup>7</sup>. Undersøgelsesrapporten bør sendes til IMO sammen med flagstatens bemærkninger, jf. førnævnte retningslinjer.

### **Gennemgang og evaluering**

42. Flagstaterne bør regelmæssigt evaluere deres effektivitet med hensyn til gennemførelsen af de administrative processer, procedurer og ressourcer, der er nødvendige for, at de kan opfylde deres forpligtelser i henhold til de konventioner, de er part i.
43. Evalueringen af flagstaternes effektivitet kan bl.a. foretages på grundlag af tilbageholdelsesprocenten ved havnestatskontrol, resultaterne af flagstatsinspektion, ulykkesstatistikker, kommunikations- og informationsprocesser, statistikker over årlige tab (ekskl. tilfælde af konstruktiv totaltab) samt andre egnede resultatindikatorer, så det kan konstateres, om flagstaternes personale, ressourcer og administrative procedurer er tilstrækkelige til, at de kan opfylde deres forpligtelser.
44. Foranstaltningerne kan bestå i regelmæssig gennemgang af
- 1) tab i flåden og ulykkesprocenter, således at der kan påvises tendenser over udvalgte tidsrum
  - 2) antallet af bekræftede tilbageholdelser af skibe i forhold til flådens størrelse

---

<sup>7</sup> Der henvises til IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, som blev vedtaget af organisationen ved resolution A.849 (20), som ændret ved resolution A.884 (21).

- 3) antallet af bekræftede tilfælde af inkompetence eller forseelser, begået af personer, der er i besiddelse af kvalifikationsbeviser eller påtegninger, der er udstedt under dens myndighed
- 4) reaktioner på havnestaters anmeldelse af fejl og mangler og deres indgreb
- 5) undersøgelser af alvorlige ulykker og den lære, der kan drages deraf
- 6) de finansielle, tekniske og øvrige ressourcer, der har været afsat
- 7) resultaterne af inspektioner, syn og kontrol af skibene i flåden
- 8) undersøgelse af arbejdsulykker
- 9) antallet af hændelser og overtrædelser i forhold til Marpol 73/78 som ændret
- 10) antallet af suspensioner og tilbagetrækninger af certifikater, påtegninger, godkendelser mv.

## **BILAG II**

### **MINDSTEKRAV TIL FLAGSTATSINSPEKTØRER**

#### **(jf. artikel 8)**

1. Skibsinspektører skal af medlemsstatens kompetente myndigheder være bemyndiget til at udføre de syn, der er omhandlet i dette direktiv.
2. Skibsinspektører skal have passende teoretisk kendskab til og praktisk erfaring med skibe, skibsdrift og bestemmelserne i de relevante nationale og internationale krav. Denne viden og erfaring skal være erhvervet i henhold til dokumenterede uddannelsesprogrammer.
3. Skibsinspektører skal mindst enten
  - 1) have passende kvalifikationer fra en institution for maritime uddannelser og relevant erfaring fra arbejde til søs som officer og have eller have haft et gyldigt bevis ifølge STCW, regel II/2 eller III/2, eller
  - 2) have eksamensbevis, anerkendt af den kompetente myndighed, som skibingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år, eller
  - 3) have en relevant universitetseksamen eller tilsvarende uddannelse, være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører og have haft mindst to års praktik som flagstatsinspektør hos en medlemsstats kompetente myndighed.
4. Skibsinspektører med de kvalifikationer, der er nævnt i punkt 3 (1), skal have arbejdet til søs i mindst fem år som henholdsvis skibsofficer eller maskinmester.
5. Skibsinspektører med de kvalifikationer, der er nævnt i punkt 3 (1) og (2), skal have vedligeholdt deres tekniske viden om skibe og skibsdrift, siden de erhvervede deres kvalifikationsbevis.
6. Skibsinspektører med de kvalifikationer, der er nævnt i punkt 3 (3), skal have samme viden og færdigheder som kræves af skibsinspektører med de kvalifikationer, der er nævnt i punkt 3 (1) og (2).
7. Skibsinspektører skal kunne kommunikere mundtligt og skriftligt med søfolk på det sprog, der mest tales til søs.
8. Skibsinspektører må ikke have nogen kommerciel interesse i det skib, der synes, og må heller ikke være ansat i eller udføre arbejde for ikke-statslige organisationer, som foretager myndighedssyn eller classesyn eller udsteder certifikater for skibe.

9. Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan alligevel godkendes, hvis de var ansat af den kompetente myndighed for lovbestemt syn og havnestatskontrolinspektioner på det tidspunkt, hvor dette direktiv blev vedtaget.



### **BILAG III**

## **RETNINGSLINJER FOR OPFØLGNING, NÅR SKIBE TILBAGEHOLDES AF EN HAVNESTAT**

**(jf. artikel 6)**

### **1. HAVNESTATENS TILBAGEHOLDELSE**

1. Når den kompetente myndighed i en medlemsstat (i det følgende benævnt flagstat) bliver underrettet om, at et skib, der fører dens flag, tilbageholdes af en havnestat, bør den påse, at der træffes sådanne korrigerende foranstaltninger, at skibet bringes i overensstemmelse med gældende regler og internationale konventioner. Sådanne foranstaltninger bør omfatte følgende:

### **2. UMIDDELBARE FORANSTALTNINGER**

1. Straks efter, at flagstaten er blevet underrettet om tilbageholdelsen, bør den søge kontakt med rederiet (rederiet i ISM-kodens forstand) og havnestaten for så vidt muligt at klarlægge alle omstændigheder ved tilbageholdelsen.
2. Ud fra disse oplysninger bør flagstaten afgøre, hvad det umiddelbart er nødvendigt at foretage for at bringe skibet i overensstemmelse med reglerne. Den kan beslutte, at visse fejl og mangler uden videre kan udbedres og bekræftes af havnestaten (f.eks. manglende vedligeholdelse af en redningsflåde). I sådanne tilfælde bør flagstaten indhente bekræftelse fra havnestaten på, at fejlen eller manglen er udbedret.
3. I tilfælde af alvorligere fejl og mangler, især strukturelle fejl og mangler og andre fejl og mangler, som er omfattet af certifikater, som en anerkendt organisation har udstedt på flagstatens vegne, bør flagstaten kræve, at en medlemsstat udfører en inspektion, eller udpege en skibsinspektør fra den anerkendte organisation til at udføre inspektionen på dens vegne. I første omgang bør inspektionen være koncentreret om de områder, hvor havnestaten har påpeget fejl og mangler. Hvis skibsinspektøren fra flagstaten eller den anerkendte organisation skønner det nødvendigt, kan inspektionen udvides til et fuldstændigt nyt syn af de områder, der er omfattet af de pågældende myndighedscertifikater.
4. I tilfælde, hvor den anerkendte organisation har udført inspektionen i punkt 2.3, bør dens skibsinspektør aflægge rapport til flagstaten om, hvilke foranstaltninger der er truffet, og hvilken tilstand skibet er i efter inspektionen, således at flagstaten kan beslutte, hvilke eventuelle yderligere foranstaltninger der er behov for.
5. Hvis havnestatens inspektion også er udsat i henhold til [artikel 9, stk. 4, i direktiv 95/21/EF eller artikel 13(5) i direktiv .../.../EF (om havnestatskontrol)] bør flagstaten sørge for et nyt syn af skibet, hvad angår de certifikater, der omfatter områder, hvor havnestaten har påpeget fejl og mangler, og andre områder, der efterfølgende er fundet at have fejl og mangler. Flagstaten bør enten udføre dette syn selv eller rekvirere en fuldstændig rapport fra den anerkendte organisations skibsinspektør og i påkommende tilfælde bekræftelse af, at der er udført syn med

tilfredsstillende resultat, og at alle fejl og mangler er udbedret. Flagstaten bør, når resultatet er tilfredsstillende, bekræfte over for havnestaten, at skibet opfylder kravene i de relevante regler og internationale konventioner.

6. I særligt alvorlige tilfælde af manglende overensstemmelse med regler og internationale konventioner bør flagstaten altid lade sin egen skibsinspektør og ikke en skibsinspektør fra den anerkendte organisation udføre eller føre tilsyn med de i punkt 2.3-2.5 omhandlede inspektioner og syn.
7. Medmindre punkt 2.10 finder anvendelse, skal flagstaten kræve, at rederiet træffer korrigerende foranstaltninger for at bringe skibet i overensstemmelse med gældende regler og internationale konventioner, inden skibet kan få tilladelse til at afsejle fra den havn, det er tilbageholdt i (ud over de korrigerende foranstaltninger, som havnestaten har krævet). Træffes sådanne korrigerende foranstaltninger ikke, bør de relevante certifikater inddrages.
8. Flagstaten bør undersøge, om de fejl og mangler, som havnestaten har påpeget, og som er fundet efter flagstatens inspektion/syn, tyder på, at skibets og rederiets system for sikkerhedsledelse har svigtet. Flagstaten bør om nødvendigt sørge for fornyet audit af skibet og/eller rederiet og i samarbejde med havnestaten beslutte, om denne audit bør finde sted, inden skibet kan få tilladelse til at afsejle fra den havn, det er tilbageholdt i.
9. Flagstaten bør hele tiden være i kontakt med og samarbejde med havnestaten for at være med til at sikre, at fundne fejl og mangler udbedres, og så hurtigt som muligt besvare uddybende forespørgsler fra havnestaten.
10. Hvis fejl og mangler ikke kan udbedres i den havn, skibet tilbageholdes i, og havnestaten i medfør af [artikel 11, stk. 1, i direktiv 95/21/EF eller artikel 15(1) i direktiv .../.../EF (om havnestatskontrol)] tillader, at skibet sejler videre til et skibsværft, der kan udføre reparationen, bør flagstaten efter samråd med havnestaten fastsætte, under hvilke betingelser denne sejlads kan finde sted, og bekræfte disse betingelser skriftligt.
11. Hvis skibet ikke opfylder betingelserne i punkt 2.10 eller ikke ankommer til det aftalte skibsværft, der kan udføre reparationen, bør flagstaten straks anmode rederiet om en forklaring og eventuelt inddrage skibets certifikater. Derudover bør flagstaten udføre et yderligere syn ved førstkommende lejlighed.
12. Hvis flagstaten ud fra de foreliggende oplysninger finder, at tilbageholdelsen ikke er berettiget, bør den forelægge sit synspunkt for havnestaten og efter samråd med rederiet overveje, om appelproceduren i havnestaten skal tages i anvendelse.

### **3. OPFØLGNING**

1. Afhængigt af, hvor alvorlige de fundne fejl og mangler er, og af hvilke foranstaltninger der er truffet til umiddelbar opfølgning, bør flagstaten desuden overveje, om skibet efter frigivelsen skal underkastes et yderligere syn. Dette yderligere syn bør omfatte en vurdering af sikkerhedsstyringssystemets effektivitet. Et yderligere syn bør som hovedregel udføres af flagstaten inden 6 uger efter, at den

er blevet underrettet om tilbageholdelsen. Det yderligere syn afholdes på rederiets bekostning. Hvis flagstaten efter planen skal udføre et lovbestemt syn af skibet inden for 3 måneder, kan den beslutte at udsætte det yderligere syn indtil da.

2. Derudover bør flagstaten overveje, om der bør foretages en fornyet audit af det pågældende rederi. Flagstaten bør også gennemgå tidligere inspektioner af andre skibe, som samme rederi har ansvaret for, for at konstatere, om der er gennemgående fejl og mangler i hele rederiet flåde.
3. Hvis skibet har været berettiget tilbageholdt mere end én gang i de foregående to år, haster de opfølgende foranstaltninger mere, og flagstaten bør under alle omstændigheder afholde et yderligere syn inden [4] uger efter, at flagstaten er underrettet om tilbageholdelsen.
4. Hvis tilbageholdelsen af skibet også medfører adgangsforsbud i medfør af [artikel 7b i direktiv 95/21/EF eller artikel 10 i direktiv .../.../EF (om havnestatskontrol)], skal flagstaten afholde et yderligere syn og tage alle nødvendige skridt til at sikre, at rederiet bringer skibet i fuld overensstemmelse med alle relevante konventioner og regler. Flagstaten bør, når resultatet er tilfredsstillende, udstede et dokument herom til rederiet.
5. Under alle omstændigheder bør flagstaten overveje, hvilke retlige skridt, herunder bøder, den kan benytte over for rederiet. Hvis et skib til stadighed ikke er i overensstemmelse med kravene i de gældende regler og internationale konventioner, bør flagstaten overveje, hvilke yderligere sanktioner der kan være nødvendige, herunder at slette skibet af dens register.
6. Når alle korrigerende foranstaltninger, der skal bringe skibet i overensstemmelse med gældende regler og internationale konventioner, er gennemført, bør flagstaten sende en rapport til IMO, jf. Solas 74, som ændret, kapitel I, regel 19(d), og punkt 5.2 i IMO-resolution A.787 (19) som ændret.

#### **4. YDERLIGERE SYN**

1. Det ovenfor omhandlede yderligere syn bør omfatte en så indgående undersøgelse af følgende områder, at flagstatsinspektørens har grund til at antage, at skibet og dets udstyr og besætning opfylder alle regler og internationale konventioner, som de er omfattet af:
  - certifikater og dokumenter
  - skrogets struktur og udstyr
  - betingelser for tildeling af lastelinjer
  - hovedmaskineri og vigtigste systemer
  - renholdelse af maskinrum
  - redningsudstyr

- brandsikkerhed
- navigationsudstyr
- lastbehandlingsudstyr
- radioudstyr
- elektrisk udstyr
- forebyggelse af forurening
- leve- og arbejdsvilkår
- bemanding
- besætningens kvalifikationsbeviser
- passageres sikkerhed
- driftsmæssige krav, herunder kommunikation mellem besætningsmedlemmerne, øvelser, uddannelse, arbejdsgange på bro og i maskinrum samt sikring.

2. Det yderligere syn bør desuden mindst omfatte de relevante punkter ved udvidet inspektion, som er anført i [bilag V, del C, i Rådets direktiv 95/21/EF eller bilag VIII, del C, i direktiv .../.../EF (om havnestatskontrol)]. Flagstatsinspektører bør ikke afstå fra, hvis det skønnes nødvendigt, også at foretage funktionsprøvning af udstyr såsom overlevelsesfartøjer og deres udsætningsanordninger, hoved- og hjælpemaskineri, lugedæksler, elektrisk hovedforsyning og lænsesystemer.

## FINANSIERINGSOVERSIGT

### 1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flag-stater

### 2. ABM/ABB-RAMME ( AKTIVITETSBASERET BUDGETFORVALTNING OG BUDGETTERING)

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Sø- og flodtrafik, intermodalitet.

### 3. BUDGETPOSTER

**3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)): Ikke relevant**

**3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed: Ikke relevant.**

**3.3. Budgetoplysninger (*indsæt om nødvendigt flere rækker*): Ikke relevant.**

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgifts-område i de finansielle overslag
	Oblig./ Ikke-oblig.	Opdelte <sup>1</sup> / Ikke-opdelte <sup>2</sup>	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]
	Oblig./ Ikke-oblig.	Opdelte/ Ikke-opdelte	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]

---

<sup>1</sup> Opdelte bevillinger.

<sup>2</sup> Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

#### 4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

##### 4.1. Finansielle ressourcer

##### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 og ff.	Total
-------------	-------	--	------	------	-------	------	------	--------------	-------

##### Driftsudgifter<sup>3</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	Ingen data
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	Ingen data

##### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>4</sup>

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	Ingen data
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------------

##### SAMLET REFERENCEBELØB

<b>Forpligtelsesbevillinger</b>		<b>a+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Ingen data</b>
<b>Betalingsbevillinger</b>		<b>b+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Ingen data</b>

##### Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>5</sup>

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.05	0.324
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

##### Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

<sup>3</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

<sup>4</sup> Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

<sup>5</sup> Udgifter inden for kapitel xx 0, der ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

## Samfinansiering

Forslaget omfatter ikke medfinansiering fra medlemsstaternes side.

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Samfinansierende organ		År n	N + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
..... ...	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>6</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

### 4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

**NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne for indtægterne anføres i et særskilt bilag.**

*i mio. EUR (1 decimal)*

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) Indtægter i absolutte tal		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

<sup>6</sup> Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

<sup>7</sup> Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

4.1.4. *Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.*

(Forvaltes af nuværende personale.)

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n +	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

## 5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

### 5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

IMO-resolution A.847 (20) skal fremme en effektiv gennemførelse af de forpligtelser, flagstaterne har i henhold til internationale konventioner, og hjælpe medlemsstaterne med at anvende disse konventioner. Da resolutionen ikke er særlig detaljeret, har IMO givet tilsagn om at omskrive den til en kode til brug for staterne, når de optræder som flagstat, kyststat og havnestat.

IMO-koden er ledsaget af en parallel auditordning for flagstaterne og bliver formelt vedtaget på næste IMO-forsamling, der finder sted i november 2005. Koden og auditordningen er resultatet af, at IMO-eksperter på højt niveau har fundet det påkrævet at træffe foranstaltninger til at få de deltagende stater i de internationale søfartskonventioner til at gennemføre dem.

Den foreslåede foranstaltning giver Fællesskabet en ny retsakt, som gør koden og auditordningen retligt bindende, hvorved medlemsstaternes metoder til gennemførelse af konventionerne harmoniseres.

### 5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Forslaget repræsenterer det manglende led i den kæde, som den øvrige lovgivning om sikkerhed til søs danner.

Forslaget er endvidere i overensstemmelse med det ønske, medlemsstaterne fremsatte på Det Europæiske Råd i København i december 2002 om at etablere et system for EU-kontrol af, at deres forpligtelser i henhold til internationale instrumenter, som de er part i, overholdes, bl.a. ved, at koden for gennemførelse af flagstaternes ansvar og auditordningen indføres i EU-retten.

Endelig styrker forslaget forebyggelsen af miljøskader. Alle disse elementer tilsammen er med til at give EU en plads på den internationale scene.



### 5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

I rammen nedenfor er forslagets mål anført:

- at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af de søfarende og miljøet
- at lægge vægten på kvalitet i flagstaterne
- at tilskynde medlemsstaterne til at ratificere de internationale konventioner
- at have effektive søfartsadministrationer af høj kvalitet
- at få et effektivt system for audit af flagstater

### 5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

#### *Central forvaltning*

- Direkte af Kommissionen
- Indirekte ved delegation til:
  - forvaltningsorganer
  - organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
  - nationale offentlige organer eller public service-organer

#### *Fælles eller decentral forvaltning*

- med medlemsstaterne
- med tredjelande

#### *Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)*

Relevante bemærkninger:

## 6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Direktivforslaget indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal meddele de gennemførelsesbestemmelser, hvorved direktiverne vil blive indført i national ret.

Manglende eller ufuldstændig meddelelse af disse gennemførelsesbestemmelser vil automatisk udløse overtrædelsesprocedurer efter traktatens artikel 226.

Agenturet for søfartssikkerhed skal følge aktiviteterne i medlemsstaternes undersøgelsesinstanser og søfartsadministrationer.

### 6.1. Evaluering

#### 6.1.1. Forudgående vurdering

Indarbejdelse af koden i fællesskabsretten belaster ikke medlemsstaternes budgetter yderligere.

Koden er allerede delvis i anvendelse i medlemsstaterne ved inspektion og certificering i henhold til direktiv 94/57/EF. De pågældende konventioner er næsten alle ratificeret af medlemsstaterne og trådt i kraft.

Derimod indebærer indførelse af kvalitetstransport (ISO-standard 9001/2000) investerings- og driftsomkostninger for søfartsadministrationerne. Disse omkostninger får virkninger for søfartsbranchen, miljøet og beskæftigelsen.

### **Søfartsadministrationer**

Tre af medlemsstaterne, Danmark, Luxembourg og Det Forenede Kongerige har allerede gennemført denne standard. Omkostningerne i konsekvensanalysen, der bygger på oplysninger fra medlemsstaterne, kan ikke uden videre sammenlignes, men giver dog et fingerpeg om størrelsesordenen.

Negative konsekvenser: Nogle medlemsstater bliver nødt til at regne med betydelige investeringsomkostninger ved igangsætningen af foranstaltningen og indførelsen af ordningen. Til gengæld får de medlemsstater, der har ratificeret næsten alle de konventioner, der er omhandlet i forslaget, og allerede har etableret instrumenter til kontrol af gennemførelsen, kun forøget deres driftsomkostninger ganske lidt.

Positive konsekvenser: Lave driftsomkostninger, omkostningseffektiv investering, mere effektive flagstater, offentliggørelse af effektivitetsmål, rationalisering af kontrollen og budgetmæssige udgifter, bedre sporing af foranstaltningerne, tidsgevinster, forbedring af flagstatens administrations image samt stærkere tilknytning til de øvrige aspekter af politikken for sikkerhed til søs.

#### *6.1.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

Ikke relevant.

#### *6.1.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Kommissionen vil udarbejde en rapport på grundlag af de månedlige indberetninger fra medlemsstaterne.

### **7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG**

Ikke relevant.

## 8. RESSOURCER

### 8.1 Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget's mål: ikke relevant.

*Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)*

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 <sup>8</sup>																
<b>Foranstaltning 1.....</b>																
- Output 1																
- Output 2																
<b>Foranstaltning 2.....</b>																
- Output 1																
Subtotal mål 1																
OPERATIONELT MÅL nr. 2 ...																
<b>Foranstaltning 1.....</b>																
-Output 1																
Subtotal mål 2																
OPERATIONELT MÅL nr. n																
Subtotal mål n																
<b>SAMLEDE OMKOSTNINGER</b>																

<sup>8</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer ( <b>antal stillinger/fuldtidsækvivalenter</b> )					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>9</sup> (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, der finansieres <sup>10</sup> over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale, der finansieres <sup>11</sup> over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>I ALT</b>		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

Opgaver i forbindelse med medlemsstaternes gennemførelse af direktivet; eventuelt opgaver såsom koordinering med søfartsikkerhedsagenturet og opfølgning af arbejdet i de internationale organer på området.

### 8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

<sup>9</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>10</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>11</sup> Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	TOTAL
<b>1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personale-udgifter)</b>							0
Forvaltningsorganer <sup>12</sup>							0
Anden teknisk og administrativ bistand							0
- intern							0
- ekstern							0
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>							0

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

*i mio. EUR (3 decimaler)*

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
<b>Samlede udgifter til personale-ressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referen- celøbet)</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Beregning – **tjenestemænd og midlertidigt ansatte**

$(0.5 \times 108\ 000 \text{ €} = 54\ 000 \text{ €})$

Beregning – **personale, der finansieres over art. XX 01 02**

Ingen

<sup>12</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

*i mio. EUR (3 decimaler)*

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Udvalg <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Andre udgifter af administrativ karakter</b> (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* Uden virkninger for det aktuelle tjenesterejsebudget.

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

*Ikke relevant.*

<sup>13</sup> Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.