



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.05.2000
KOM(2000) 179 endelig

2000/0121 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om krav til og harmoniserede procedurer for
sikker lastning og losning af bulkskibe**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

GENEREL INDLEDNING

1. Det stigende antal ulykker med bulkskibe i de seneste årtier og de deraf følgende tab af menneskeliv er stadig noget der optager Europa-Kommissionen stærkt. Allerede i 1993 fremhævede Kommissionen i sin meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs¹ problemet med bulkskibe, der forsvinder, og gik ind for at opprioritere en forbedring af sikkerheden for denne sårbare skibstype.

Kommissionens meddelelse fra 1993 indeholdt chokerende oplysninger om forlis af bulkskibe. Siden 1975 var der gået over 280 bulkskibe tabt, alene i perioden fra januar 1990 til september 1991 30 skibe. Ved udgangen af 1991 var tallet steget til 43.

Det særlige problem i forbindelse med bulkskibe er, at der går mange menneskeliv tabt, når skibet synker på grund af konstruktionssvigt. I mange tilfælde forsvinder opdriften så hurtigt, at besætningens muligheder for at forlade det synkende skib i sikkerhed er forsvindende. I Lord Donaldsons rapport² om bulkskibet Derbyshires forlis anføres det, at der i perioden fra 1980 til 1994 forliste 149 bulkskibe, hvorved 1144 søfolk omkom.

Som reaktion på denne voldsomme og uacceptable stigning i tab af skibe, last og menneskeliv havde Kommissionen i sin meddelelse i 1993 nogle forslag til, hvad der kan gøres. Der var bl.a. tale om at gøre overholdelse af klassifikationsselskabernes anbefalinger obligatorisk tillige med foranstaltninger til ensartet anvendelse af reglerne i IMO-konventionerne og i forbindelse med havnestatskontrollen, således at overholdelse af de nævnte konventioner og anbefalinger sikres.

Rådet udtrykte i sin resolution af 8. juni 1993³ sin tilfredshed med denne meddelelse og tilsluttede sig målene deri. Især var Rådet enig med Kommissionen i, at målet om effektiv og ensartet anvendelse af internationale regler skal nås ved "at sikre tvungen gennemførelse af de af IMO' s resolutioner, der anses for at være nødvendige for at forbedre sikkerheden til søs for så vidt angår alle skibe, der sejler ind i EF-farvande, uanset flag".

Ulykkesstatistikken for bulkskibe viste et svagt fald i de første år efter Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs, men der gik dog 131 skibe og 731 menneskeliv tabt i årene 1990-1998⁴.

2. De fortsat høje tal for bulkskibes forlis og de formodede årsager til disse forlis har fået internationale søfartskredse til i første omgang at træffe forholdsregler til at forstærke tørlastskibes konstruktion, idet der især fokuseres på at bevare og øge styrken af skibets skrogbjælke og øvrige konstruktions-elementer. Der er i bilag 1 en oversigt over de konstruktionsmæssige sikkerhedskrav, der er vedtaget og indført internationalt.

¹ KOM(93) 66 endelig udg.

² Forelagt for Det Forenede Kongeriges parlament af landets transportminister i december 1995.

³ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

⁴ *Bulk carrier casualty report – Analysis of vessel losses and fatalities 1998, including data 1990-1998*, udgivet af Intercargo.

3. Da den foruroligende udvikling i antallet af havarier med bulkskibe fortsatte efter offentliggørelsen af Europa-Kommissionens meddelelse i 1993, fremkom Kommissionen med forslag til en række foranstaltninger i forbindelse med havnestatskontrol, som skulle understøtte igangværende bestræbelser for vedtagelse af internationale regler for forbedring af tørlastskibes sikkerhed. Disse foranstaltninger er beskrevet i bilag 2.
4. Den internationale sammenslutning af klassifikationselskaber, IACS, har gennem undersøgelser af konstruktionsbetingede tab af tørlastskibe påvist, at konstruktionsfejl og vedligeholdelsesproblemer kan være medvirkende faktorer. Især synes korrosion og revnedannelse i lastrummenes konstruktion at have været medvirkende årsager i mange af disse konstruktionsbetingede tab. IACS har imidlertid også påpeget, at andre faktorer kan have medvirket til svigt i skrogkonstruktionen, f.eks. overbelastning som følge af ukorrekt lastning og fysisk beskadigelse af lastrumselementer under losning.

At praksis ved håndtering af lasten har været en medvirkende årsag til bulkskibes forlis synes bekræftet af en undersøgelse af årsagerne til sådanne bulkskibes forlis i perioden 1990-1997, som den internationale sammenslutning af ejere af tørlastskibe, INTERCARGO, har foretaget⁵. Det anføres heri, at over halvdelen af de rapporterede ofre (377) omkom i tilfælde, hvor skibet gik ned, uden at det kunne tilskrives dårligt vejr. Desuden gik 227 af de 377 menneskeliv tabt under forhold, hvor vandindtrængning og pladesvigt var anført som hovedårsagen til forliset. De øvrige 150 menneskeliv gik tabt i forbindelse med pludselig forsvinden, som der ikke kunne fastslås nogen som helst årsag til. Især sidstnævnte tilfælde af forsvinden rejser det spørgsmål, om forkert håndtering af lasten kunne ligge til grund for nogle af disse forlis.

5. Det er påvist, at den måde, fast bulklast håndteres på, er en betydningsfuld faktor for sikkerheden for bulkskibe, og der bør i denne sammenhæng ikke ses bort fra den. Det største risikomoment i forbindelse med ukorrekt lastning og losning af fast bulklast er overbelastning, hvis virkninger måske ikke er synlige, men alligevel kan blive farlige, især når de forstærkes af de dynamiske virkninger fra bølgerne under skibets sejlads.

I nogle tilfælde får overbelastning af skibets konstruktion under lastning direkte følger. Et dramatisk og velkendt eksempel herpå er "Trade Daring", et 145 000 tdw bulkskib, som under lastning brækkede midt over på grund af utilsigtet overfyldning af et af lastrummene. Resultatet var, at terminalkajen var blokeret i flere uger. Overfyldningen af lastrummet menes at skyldes en kommunikationsfejl⁶.

Gennem årene har man fået større kendskab til, hvordan disse kræfter kan true et skibs sikkerhed gennem dets lange og krævende liv. Der er på internationalt plan taget en række initiativer til at forbedre procedurerne for kontakt mellem skib og havn, således at man undgår, at ukorrekt lastning og losning af fast bulklast bliver ved med at være medvirkende årsag til de mange tørlastskibes forlis.

⁵ *Bulk carrier casualty report – Analysis of total loss and fatality statistics for dry bulk carriers 1990-1997*, udgivet af *Intercargo* i september 1998.

⁶ ICHCA Safety Panel Briefing Pamphlet No 13 : "The Loading and Unloading of Solid Bulk Cargoes"

6. At kontakten mellem skib og havn har betydning for sikkerheden ved håndtering af fast bulklast har IMO udtrykkelig erkendt ved vedtagelsen af 1996-ændringerne til kapitel VI i SOLAS-konventionen. Ved denne ændring, der trådte i kraft 1. juli 1998, er der fastsat overordnede krav til lastning, losning og stuvning af masse gods i bulk.

I disse SOLAS-regler er der imidlertid ikke detaljerede bestemmelser, som kan forbedre kommunikation og samarbejde mellem skib og terminal, f.eks. i form af procedurer, som kan tilgodese, at lastning og losning af faste bulkklaster finder sted med acceptabel sikkerhed, og fordelingen af ansvaret herfor. I de pågældende SOLAS-regler henvises der kun ved hjælp af fodnoter til den ikke-obligatoriske kode for sikker lastning og losning af bulkskibe (BLU-koden), hvor de involverede parter kan finde vejledning i mere detaljerede bestemmelser.

Det er internationalt anerkendt, at denne kode har stor betydning for forbedring af bulkskibes sikkerhed. Ved vedtagelsen af koden på den 20. IMO-forsamling⁷ henstilledes det derfor kraftigt til de kontraherende stater, at de implementerer koden snarest muligt. Forsamlingen bad også de stater, hvori der er terminaler for lastning og losning af faste bulkklaster, om at indføre bestemmelser, der giver retskraft til nogle af henstillingerne i koden og i den tidligere IMO-resolution A.797(19) om sikkerhedsforanstaltninger for bulkskibe.

IMO henstillede med sidstnævnte resolution i november 1995 til de kontraherende stater, klassifikationsselskaber, rederier, driftsselskaber, skibsførere og terminaldrivende, at de omgående træffer foranstaltninger i overensstemmelse med bilaget til resolutionen, som skal gælde, indtil IACS har udarbejdet syns- og vedligeholdelseskrav til bulkskibe. Foranstaltningerne i bilaget til resolution A.797(19) henvender sig direkte til alle de medansvarlige.

Der henvises til havnestatsmyndighedernes ansvar - både når de handler alene og i regionalt samarbejde - i sikkerhedsanliggender, som involverer terminaldrivende, stevedorer, havnemyndigheder og havnestatskontrolpersonale er involveret. For det andet appelleres der til flagstaterne om, at de sørger for sikkerheden om bord på de skibe, der fører deres flag. Endelig opfordres rederier og klassifikationsselskaber til at yde deres bidrag til at forbedre bulkskibes sikkerhed.

7. Ikke blot inden for IMO er det påvist og erkendt, at der er behov for at forbedre lastnings- og losningsprocedurerne for tørlastskibe for at forbedre deres sikkerhed og overlevelsesmuligheder. Andre internationale organisationer med legitim interesse i sikker sejlads med tørlastskibe har for nylig taget en række initiativer - både hver for sig og i samarbejde - til at vække interessen hos alle, der medvirker ved transport af fast bulklast ad søvejen. Alle disse initiativer tager sigte på at henlede opmærksomheden på, hvor vigtig korrekt håndtering af ladningen er for bulkskibes konstruktionsmæssige sikkerhed.

⁷ Resolution A.862(20), vedtaget af IMO-forsamlingen 27. november 1997.

8. På baggrund af denne internationale udvikling rekvirerede Kommissionen i 1998 en undersøgelse⁸, som skulle vurdere terminalprocedurerne i EU i forhold til de relevante internationale anbefalinger for grænsefladen mellem skib og havn. Undersøgelsen viste klart, at der er behov for at forbedre procedurerne for samarbejde og kommunikation mellem bulkskibe og tørlast-terminalerne i de europæiske havne, de anløber. Det fremgik endvidere, at en sådan forbedring bedst kan opnås ved at opstille en kvalitetssikringspolitik for terminalerne.

Ifølge undersøgelsen er procedurerne for håndteringen af ladningen i terminalen den næststørste risikofaktor i forbindelse med bulkskibes sikkerhed, næst efter skibets konstruktion og vedligeholdelsesstand. Inden for gruppen af terminalprocedurer blev høje lasterater og manglende enighed om en plan for lastning og losning udpeget som de største enkeltbidragydere til risikoen. Desuden er stevedore-skader omtalt i rapporten som en "middelhøj" risikofaktor. De meste gængse stevedore-skader er af mekanisk art og kan skyldes f.eks. forkert brug af grabber, læssemaskiner og tryklufthamre.

Ud fra denne opdeling af risikofaktorerne blev der udarbejdet et spørgeskema om terminalprocedurer og -praksis, som blev sendt ud til alle større terminaler for fast bulklaster i Europa. En analyse af svarene viste, at IMO's anbefalinger for terminalprocedurer, som fastsat i BLU-koden, kun i begrænset omfang følges i de europæiske terminaler.

Undersøgelsen viste, at kun 37% af terminalerne udleverer terminalprocedurer til de bulkskibe, der anløber. På spørgsmålet om, om der benyttes en aftalt og underskrevet laste- eller losseplan eller en skib/havn-sikkerhedscheckliste, svarede henholdsvis 65% og 37% af terminalerne bekræftende. Ca. 74% af de terminaler, der svarede, anførte, at de fører en database over anløbende fartøjer, men kun i 34% af tilfældene har disse data betydning for, om terminalen accepterer et ankommende fartøj. Det skyldes til dels, at kun 57% af de terminaler, der har svaret, lægger sikkerheds- og/eller sødygtighedskriterier til grund for accept af fartøjer, og kun 45% foretager syn af fartøjerne, mens de ligger ved terminalen. Alle de svarende terminaler har alle en vedligeholdelsesplan for deres ladningshåndteringsmateriel. Endelig fortæller undersøgelsen, at kun 20% af de svarende terminaler har et kvalitetssikringsystem.

9. En verdensomspændende undersøgelse af terminalprocedurer, som en branchearbejdsgruppe for bulkskibes sikkerhed har foretaget, viser lignende resultater⁹. Undersøgelsen bygger på en analyse af over 1000 rapporter fra skibe og terminaler og omfatter 450 terminaler i 50 forskellige lande i Japan, Europa og Australien. Det er især foruroligende, at nogle terminaler i Vesteuropa er dårligere placeret end visse terminaler i udviklingslandene.

I 57% af besvarelserne blev der meldt om vanskeligheder med terminalerne og terminalrepræsentanterne. Der er størst problemer med for hurtig lastning, manglende overholdelse eller accept af lastningsplan, brug af svært materiel til frigørelse af fastsiddende last samt kommunikations- og samarbejdspro-

⁸ *Bulk carrier safety*, undersøgelse foretaget af Burness, Corlett & Partners, november 1998.

⁹ "Bulk carrier safety: the terminal survey and the ship/shore safety checklist" - Indlæg af Capt. Steen Stender Peterson, Deputy Secretary General BIMCO, ved konferencen *Safe Cargo Handling in Ports '98*, Rotterdam, 24. juni 1998.

blemer. I 22% af tilfældene er der rapporteret om skader på skibet, hovedsagelig under losning, og i enkelte tilfælde har terminalen afslået at acceptere skaden eller at udbedre den inden afsejling. I 10% af tilfældene var skibsføreren utilfreds med samarbejdet og kommunikationen med terminalen.

I 5% af tilfældene blev planen for lastning ikke accepteret. Det kan forekomme ret beskedent, men det bemærkes i rapporten, at bulkskibe generelt anløber ca. 10 havne om året, således at de i gennemsnit kommer ud for en sådan situation hvert andet år, hvilket giver i alt 10 gange i et skibs normale levetid. Eftersom det er almindelig anerkendt, at overbelastning af skrog og lokale konstruktionselementer er en medvirkende faktor i mange bulkskibes forlis, må manglende accept af en plan for lastning anses for et alvorligt problem.

Selv når der foreligger en accepteret plan for lastning/losning, foregår lastning eller losning i hele 20% af tilfældene ikke ifølge nogen plan overhovedet. Der er for nylig i forbindelse med The Nautical Institutes International Marine Accident Reporting Scheme rapporteret et særlig grelt tilfælde, hvor lasteterminalens faktiske lasterate var 100-150% højere end den lasterate, der var aftalt mellem skib og terminal¹⁰.

Konklusionen på den internationale undersøgelse er, at mange problemer kan undgås ved, at laste- og losseterminaler bliver gjort opmærksom på, at de er medansvarlige for skibenes sikkerhed. Som et særligt problem nævnes, at der generelt mangler kommunikation og gensidig forståelse mellem skib, agent, befragter og terminal. Bedre kommunikation inden anløb anses for en forudsætning for, at situationen kan forbedres.

10. Efter Europa-Kommissionens opfattelse er det påkrævet med yderligere foranstaltninger, hvis den foruroligende stigning i antallet af forliste bulkskibe skal bremses. Man bør tage med i overvejelserne, at specifik yderligere lovgivning fra EU's side kan forstærke virkningerne af de sikkerhedstiltag, der bliver gjort på nationalt plan. Alle aspekter, der kan indvirke på sikkerheden ved sejlads med bulkskibe, bør tages i betragtning.

Blandt de driftsmæssige aspekter, der kan indvirke på sikkerheden ved bulkskibe, bør der lægges særlig vægt på de aspekter, der vedrører grænsefladen mellem skib og havn. Kommissionen har allerede i sin grønbog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur¹¹ fremhævet behovet for at se nærmere på grænsefladen mellem skib og havn, idet den er en vigtig del af havnenes rolle for forbedring af sikkerheden til søs.

I grønbogen peger Kommissionen på, at det er vigtigt at havnene samarbejder om at gennemføre og håndhæve den internationale lovgivning og EU-lovgivning om sikkerhed til søs, som er centreret om skibe.

Samtidig konstateres det i grønbogen, at en række havnetjenester som f.eks. håndtering af gods, er afgørende for skibenes sikkerhed, og at konkurrenceforvridning kan blive resultatet, hvis sikkerhedsbestemmelserne ikke anvendes ensartet i alle havne. Dette anser Kommissionen for at være af største

¹⁰ The Nautical Institute, International Marine Accident Reporting Scheme, rapport nr. 99003.
¹¹ KOM(97) 678 endelig udg.

betydning, og der er taget hensyn hertil under udarbejdelsen af dette nye forslag inden for sikkerhed til søs.

11. Ved lanceringen af kampagnen for kvalitetsskibsfart i november 1997 erklærede transportkommissæren, at man var i gang med at se på, hvordan den risiko, som bulkskibe udsættes for som følge af ukorrekt lastning og losning i terminaler, kan nedbringes gennem håndhævelse af de specifikke IMO-koder, og at dette var opført på listen over endnu uløste arbejdsopgaver¹².

Med udgangspunkt i analysen af sikkerhedsproblemerne med tørlastskibe i almindelighed, og virkningerne af laste- og losseprocedurer i særdeleshed, og en vurdering af de procedurer for grænsefladen mellem skib og havn, der gælder i dag i de europæiske terminaler, må man konkludere, at IMO-forsamlingens resolutioner A.797(19) og A.862(20) bør danne grundlag for nogle EU-rammer, der kan øge sikkerheden omkring lastning og losning af tørlastskibe i de europæiske havne. Den bedst egnede og mest effektive måde at gøre det på er at gøre de vigtigste bestemmelser i de nævnte IMO-resolutioner obligatoriske ved hjælp af EU-lovgivning som ønsket i Rådets resolution af 8. juni 1993.

LOVGIVNINGENS FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE

12. Lovgivningen har til formål at forbedre sikkerheden for bulkskibe, der anløber terminaler i EU for lastning eller losning af fast bulklast. Den tager sigte på at mindske risikoen for overbelastning og fysisk beskadigelse af skibets konstruktion under håndtering af ladningen, og det skal opnås ved at fastsætte egnethedskrav til disse skibe og terminaler og harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal.

Forslaget skal opstille de EU-retlige rammer for harmoniseret anvendelse af de relevante bestemmelser i den praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe (BLU-koden), som blev vedtaget af IMO-forsamlingen i december 1997 i form af resolution A.862(20).

Endvidere skal forslaget sikre, at de 5 hovedprincipper, der fremgår af den dispositive del af resolutionen, implementeres som væsentlige krav. De kontraherende parter, på hvis område der ligger terminaler til lastning og losning af fast bulklast, opfordres nemlig til at vedtage havnereglementer indeholdende følgende:

- (1) Terminaldrivende skal overholde de relevante IMO-koder og -anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn.
- (2) Terminaldrivende skal udpege en "terminalrepræsentant" som anført i punkt 1.6 i bilaget til resolution A.797(19).
- (3) Skibets fører er til enhver tid ansvarlig for sikker lastning og losning af skibet, hvilket er nærmere beskrevet i en laste- og losseplan, der er aftalt med og bekræftet af den terminaldrivende.

¹² Europe and Quality shipping, s. 27 "The way ahead...".

- (4) Afviges der fra den aftalte laste- eller losseplan, eller opstår der en anden situation, som bringer skibets sikkerhed i fare, har skibets fører ret til at afbryde lastning eller losning.
 - (5) Havnemyndighederne har ret til at afbryde lastning eller losning af fast bulklast, hvis skibets sikkerhed bringes i fare ved at medføre denne last.
13. Hvad angår det første væsentlige krav, tilsigter forslaget at implementere de bestemmelser i IMO-koder og -anbefalinger om operationelle spørgsmål i forbindelse med skib/havn-grænsefladen, som er med til at begrænse de virkninger, som lastning og losning af faste bulklast kan have på bulkskibes konstruktionsmæssige sikkerhed. I denne forbindelse er førnævnte resolution A.862(20) og til dels resolution A.797(19) relevante.

I forslaget er ikke alle BLU-kodens bestemmelser indarbejdet. Nogle af kodens bestemmelser er allerede obligatoriske i form af SOLAS-regel VI.7, og de behøver ikke at gentages, når det ikke er nødvendigt for at sikre harmoniseret anvendelse i EU.

Nedenstående dele af BLU-koden er udvalgt til at udgøre de grundlæggende obligatoriske bestemmelser i nærværende forslag:

- Del 2: Skibes og terminalers egnethed:

Bestemmelserne i punkt 2.2 i BLU-koden er blevet brugt til at opstille en tjekliste med de egnethedskriterier, som terminalerne skal benytte til vurdering af skibene. Egnethedskriterierne er lastelugeåbningernes størrelse og identifikation af lastelugerne, samt om der findes et godkendt lasteinstrument, og om det er klar til brug, og endelig skal skibets øvrige udrustning være i god stand, således at anløb, fortøjning, lastning og losning kan finde sted på sikker måde.

Som egnethedskriterier for terminalerne er punkt 2.3.1-2.3.4 og punkt 5.3.3 i BLU-koden indarbejdet i nærværende forslag. Bestemmelserne indeholder meget generelle kriterier for, om terminalerne er i stand til at bringe skibe sikkert til kaj, om de råder over egnede ladningshåndteringsmateriel, og om deres ansatte er behørigt uddannet.

- Del 3: Kommunikationsprocedurer inden skibet anløber:

BLU-kodens bestemmelser om informationsudveksling anses for at være en forudsætning for udarbejdelse af laste- og losseplanen, og derfor bygger forslaget indholdsmæssigt på punkt 3.2 og 3.3 i BLU-koden, hvori der er en liste over de informationer, som skib og terminal skal give hinanden.

Det vigtigste er, at der etableres effektiv kommunikation mellem skib og terminal, således at det skib, der anløber terminalen, får alle relevante informationer om, hvilke krav terminalen og havnemyndighederne stiller.

IMO har erkendt betydningen heraf, og i indledningen til BLU-koden anbefales det, at kravene offentliggøres i terminal- og havneinformationshæfter med informationer af den type, der er opregnet i BLU-kodens appendiks 1. Derfor er et af egnethedskriterierne i nærværende forslag, om terminalerne i samarbejde med havnemyndighederne har udarbejdet sådanne informations-

hæfter og stiller dem til rådighed. At tilbyde disse informationer til bulkskibe, når de anløber en terminal, vil give et tydeligt signal om, at EU er fast besluttet på at følge og bakke op om IMO's mål om at gøre lastning og losning af bulkskibe mere sikker.

- Del 4: Samarbejdsprocedurer inden håndtering af ladningen:

Skib/havn-sikkerhedschecklisten og laste- og losseplan anses for at være centrale elementer, der kan sikre, at procedurer for lastning og losning overholdes.

Skib/havn-sikkerhedschecklisten har til formål at sikre bedre kommunikation og gensidig forståelse mellem skib og terminal, mens laste- og losseplanerne fastsætter vilkårene for sikker lastning og losning af faste bulkklaster.

Derfor er der i forslaget klare procedurer for samarbejdet mellem skib og terminal om udarbejdelse og opfølgning af disse dokumenter.

- Del 5 & 6: Procedurer for lastning og losning og for håndtering af ballast:

Forslaget indeholder disse dele af BLU-koden om, hvilke pligter skib og terminal har under håndtering af ladningen, således at de procedurer, der er aftalt i laste- og losseplan, overholdes i alle faser af håndteringen af ladningen.

14. Det andet af de væsentlige krav, udpegning af en terminalrepræsentant, er med i forslaget som et af de grundlæggende egnethedskrav for terminaler. Det skal i denne forbindelse nævnes, at SOLAS-regel VI/7 ikke kræver, at der udpeges en terminalrepræsentant, selv om den omtaler terminalrepræsentanten og fastlægger hans forpligtelser i forbindelse med udarbejdelse og overholdelse af laste- og losseplaner.
15. Det tredje væsentlige princip om, at skibets fører til enhver tid er ansvarlig for sikker lastning og losning af skibet, er klart udtrykt i forslaget. De fleste af bestemmelserne i SOLAS-regel VI/7 om lastning, losning og stuvning af masse gods i bulk deler ansvaret mellem skibsfører og terminalrepræsentant.
En bestemmelse i forslaget om, at skibets fører har det overordnede ansvar for sikkerheden ved håndteringen af ladningen, danner en passende retlig ramme for implementeringen af de mere detaljerede bestemmelser i SOLAS-regel VI/7 og af det fjerde hovedprincip i IMO-resolution A.862(20). Ifølge sidstnævnte har skibets fører også ret til at afbryde lastning eller losning, hvis der afviges fra den aftalte laste- eller losseplan, eller der opstår en anden situation, som bringer skibets sikkerhed i fare
16. Endelig rummer forslaget det femte hovedprincip i den dispositive del af IMO-resolution A.862(20), idet det giver havnemyndighederne ret til at afbryde lastning eller losning af fast bulklast, hvis skibets sikkerhed bringes i fare ved at medføre denne last. Hensigten med denne bestemmelse er at give mulighed for at afgøre eventuel uenighed mellem skibets fører og terminalrepræsentanten, når skibets sikkerhed hævdes at bringes i fare ved håndteringen af ladningen.

Her tager direktivforslaget også sigte på de tilfælde, hvor der under lastning eller losning er opstået skader på skibet, som kan forringe dets sikkerhed. I sådanne tilfælde er det mest hensigtsmæssigt at inddrage de myndigheder, der forestår havnestatskontrollen. De skal i samråd med flagstaten eller den organisation, som den har anerkendt, bedømme skadernes omfang og afgøre, om udbedring af skaderne skal finde sted med det samme eller kan udsættes. Der er indsat en bestemmelse om, at havnestatens kontrolmyndigheder kan rette henvendelse til en EU-ankendt organisation om en undersøgelse af skaderne og en vurdering af, om reparation skal ske umiddelbart eller kan udsættes.

17. Forslaget indeholder ikke blot den ovenfor beskrevne pakke af væsentlige krav, som alle bygger på IMO-resolution A.862(20), men også en række lige så vigtige ledsageforanstaltninger, som skal sikre effektiv implementering og overvågning af disse krav.

Der er for det første tale om at indføre et kvalitetsstyringssystem for terminaler. Det skal sikre, at ledelse og drift af terminalen planlægges, finder sted og regelmæssigt auditeres i forhold til fastlagte kvalitetskriterier, og at kvaliteten konstant ligger på et tilfredsstillende højt niveau. Dette gælder også for de laste- og losseoperationer, terminalen udfører.

Kravet om et kvalitetsstyringssystem for terminaler tilsigter endvidere at danne modstykke til det internationale sikkerhedsstyringssystem (ISM-koden), som siden 1. juli 1998 har været gældende for bulkskibe i henhold til SOLAS kapitel IX. Det skal desuden sikre, at der på skibet og på land er lige stor vilje til at anvende internationale sikkerheds- og kvalitetsstyringsprincipper. Endelig vil terminalerne i EU få mulighed for internationalt anerkendt kvalitetsakkreditering, hvorved der bidrages til at fremelske en sikkerhedskultur i denne sektor.

En anden ledsageforanstaltning i forslaget tilsigter at give et positivt signal til internationale søfartskredse om, at EU giver sin fulde støtte til de internationale bestræbelser på at forbedre grænsefladen mellem skib og havn ved lastning og losning af fast bulklast. Det er hensigten, at IMO skal underrettes, når direktivet er endeligt vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. Det vil være et passende svar på IMO's anmodning i resolution A.797(19) om, at havnestaternes myndigheder, enten hver for sig eller i regionalt samarbejde, bekræfter over for IMO, at laste- og losseterminaler for fast bulklast opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn.

Endelig fastsætter forslaget procedurer for overvågning af de indførte procedurer og rapportering herom. Effektiv kontrol af, om de påtænkte harmoniserede procedurer er implementeret, og vurdering af deres virkninger for forbedring af sikkerheden skal ifølge forslaget ske ved hjælp af et overvågningssystem i medlemsstaterne, bl.a. uanmeldt inspektion under lastning og losning i terminalerne. Endvidere skal medlemsstaterne hvert andet år sende Kommissionen en rapport om resultaterne af overvågningen.

Direktivets anvendelsesområde er alle bulkskibe uanset flag, som er omfattet af SOLAS's definition af bulkskibe, og alle terminaler i EU, som de anløber for at laste eller losse fast bulklast, undtagen korn.

BEGRUNDELSE FOR ET DIREKTIV FRA EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

18. a) Hvilke formål har den påtænkte foranstaltning set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Ifølge traktaten skal der fastlægges en fælles transportpolitik, og hertil skal der bl.a. træffes foranstaltninger til forbedring af sikkerheden inden for søtransport, jf. artikel 80, stk. 2, i forening med artikel 71, stk. 1, litra c).

Hovedformålet med den påtænkte foranstaltning er, at hovedprincipperne og bestemmelserne i IMO's resolutioner vedrørende sikkerheden for skibe, der medfører fast bulklast, og sikker lastning og losning af sådanne skibe gennemføres ensartet i EU. Harmoniseret gennemførelse af disse ikke-obligatoriske internationale bestemmelser på EU-plan er nødvendig for, at lastning og losning i de europæiske terminaler kan finde sted uden at de pågældende skibes konstruktionsmæssige sikkerhed bringes i fare. Det må samtidig undgås, at konkurrencen mellem terminaler forvrides som følge af, at der lægges forskellige sikkerhedsniveauer til grund for kravene til skibe og terminaler ved lastning og losning af fast bulklast.

Selv om ikke alle medlemsstater berøres af foranstaltninger vedrørende laste- og losseterminaler, fordi de hverken har kystlinje eller havne, får direktivet en vis betydning for alle medlemsstaterne, da alle medlemsstater kan have tørlastskibe, der fører deres flag.

19. b) Hører den påtænkte foranstaltning under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Kompetencen deles mellem Fællesskabet og medlemsstaterne.

20. c) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Som følge af søtransportens enhedsmarkedsdimension kan det kun ved indgreb fra Fællesskabets side sikres, at der er samme sikkerhedsniveau ved lastning og losning af tørlastskibe i alle europæiske havne, samtidig med at risikoen for forvridning af konkurrencen mellem terminaler som følge af afvigende procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe mindskes.

21. d) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den foranstaltning, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Fællesskabet har en væsentlig interesse i at sikre, at lastning og losning af bulkskibe i terminaler i medlemsstaterne sker under betryggende og acceptable vilkår. Harmonisering er nødvendig for at undgå ukorrekt håndtering af ladninger, som kan bringe sådanne skibes konstruktionsmæssige sikkerhed i fare og eventuelt medvirke til skibets forlis og tab af menneskeliv.

På internationalt plan er der vedtaget hensigtsmæssige principper og procedurer, der skal forbedre sikkerheden ved lastning og losning af bulkskibe. Disse principper og procedurer er imidlertid ikke bindende, så gennemførel-

sen i EU kan kun ske ved at fastlægge harmoniserede EU-rammer, som kan håndhæves.

Omkostningerne ved at forholde sig passiv vil være, at hyppigheden af sådanne skibes forlis og antallet af omkomne vil blive liggende på et uacceptabelt højt niveau. Og hvis der i EU ikke er fastlagt harmoniserede kriterier for, hvornår bulkskibe er egnede til at laste eller losse fast bulklast, kan man ikke imødegå risikoen for, at ikke-forskriftsmæssige og udslidte bulkskibe skifter fartsområde fra områder med en skrap sikkerhedspolitik til EU.

Endvidere vil passivitet kunne medføre forvridding af konkurrencen mellem terminaler, idet de kunne anvende forskelligt sikkerhedsniveau inden for ladningshåndtering og terminalprocedurer.

Dertil kommer, at man ved manglende handling ikke på nogen måde kommer nærmere på en løsning af de problemer, som bulkskibe har med terminaler, der ikke tilslutter sig og overholder de laste- og losseplaner, der er lagt for at sikre, at skibets konstruktion ikke overbelastes eller beskadiges under håndtering af ladningen.

22. e) Hvilke muligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

Eftersom internationalt vedtagne procedurer og principper om sikker lastning og losning af bulkskibe ikke er obligatoriske, er det vanskeligt at håndhæve dem med henblik på den konstruktionsmæssige sikkerhed for skibe, der anløber laste- eller losseterminaler i medlemsstaterne. Desuden vil manglende eller forskelligartet anvendelse af disse internationale anbefalinger i medlemsstaterne kunne føre til forvridding af konkurrencen mellem terminaler. Derfor er det påkrævet at sørge for harmoniseret obligatorisk anvendelse af disse internationalt vedtagne procedurer og principper, enten i form af et direktiv eller en forordning.

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

Et direktiv vil være i overensstemmelse med nærhedsprincippet og være tilstrækkeligt, da det vil opstille fælles krav på EU-niveau, som kan sikre harmoniseret anvendelse og håndhævelse af de internationalt vedtagne procedurer og principper for sikker lastning og losning af tørlastskibe, mens det overlades til de enkelte medlemsstater at beslutte, hvordan det bedst kan gøres.

INDHOLDET I EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

24. Direktivet kræver, at medlemsstaterne skal sikre, at de fem hovedprincipper i den dispositive del af IMO-resolution A.862(20) om sikker lastning og losning af bulkskibe følges ved laste- og losseterminaler på deres område.

For at opnå dette opstilles der i direktivet en række krav til bulkskibes egnethed til lastning og losning af fast bulklast.

Terminaler skal kontrollere, at bulkskibe, der anløber for at laste eller losse fast bulklast, opfylder disse egnethedskrav.

Direktivet kræver også, at terminalerne skal opfylde egnethedskriterierne for terminaler i BLU-koden, og at de udpeger en terminalrepræsentant, som er ansvarlig for lastning og losning af de bulkskibe, der anløber terminalen. Endvidere skal terminaler stille informationshæfter til rådighed for anløbende bulkskibe, som indeholder alle informationer, der er nødvendige for at lette terminalens håndtering af ladningen. Endelig skal terminaler også oprette og vedligeholde et kvalitetsstyringssystem, som bygger på de internationalt anerkendte ISO 9000-standarder.

I BLU-koden og til dels også i SOLAS-konventionen opregnes, hvad henholdsvis føreren af bulkskibe og terminalrepræsentanten har ansvaret for. I direktivet er dette samlet, således at der bliver mulighed for ensartet anvendelse i hele EU, og der er også anført, hvilke procedurer skibets fører og terminalrepræsentanten skal følge før og under lastning og losning; de bygger på bestemmelserne i BLU-koden, idet der er lagt særlig vægt på behovet for kommunikation og samarbejde mellem skib og terminal.

BLU-koden giver også en kompetent myndighed mulighed for at gribe ind, hvis der under håndtering af ladningen opstår situationer, der kan bringe skibets sikkerhed i fare. Dette princip er indarbejdet i direktivet, idet det samtidig fastholdes, at skibets fører bærer det overordnede ansvar for, at lastning og losning af skibet sker på betryggende måde. Derfor giver direktivet kun den kompetente myndighed for at gribe ind, hvis skibets fører og terminalrepræsentanten ikke kan blive enige om, hvad der skal gøres for at korrigere situationer under håndtering af ladningen, der kan bringe sikkerheden i fare.

I de tilfælde, hvor der er sket skader på skibets konstruktion, som sætte sikkerheden på spil, pålægger direktivet havnestatens kontrolmyndigheder at gribe ind og i samråd med flagstatens administration eller den anerkendte organisation, den repræsenteres af, træffe beslutning om, om udbedring er påkrævet. Hvis havnestatens myndigheder finder det nødvendigt eller ønskeligt, har de ret til at benytte den tekniske sagkundskab hos en EU-ankendt organisation til at underbygge deres beslutning om nødvendigheden af umiddelbar udbedring af skaderne.

Endelig pålægger direktivet medlemsstaterne at overvåge gennemførelsen af direktivets bestemmelser og aflægge rapport derom, således at Kommissionen kan samle og bearbejde disse oplysninger med henblik på at evaluere gennemførelsen af direktivet.

Ifølge direktivet skal IMO underrettes om vedtagelsen af direktivet, idet det i IMO-resolution A.797(19) kræves, at det over for IMO bekræftes, at laste- og losseterminaler for fast bulklast opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER

Artikel 1

Denne artikel beskriver direktivets anvendelsesområde, som er at beskytte bulkskibes konstruktionsmæssige sikkerhed ved at undgå overbelastning og beskadigelse som følge af, at lastning eller losning ikke udføres korrekt. Dette mål skal nås ved at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skibene og terminalerne og opstille egnethedskrav til skibe og terminaler.

Direktivet har ikke til formål at omfatte erstatningsansvarsspørgsmål. Sådanne spørgsmål i forbindelse med håndtering af ladningen må løses inden for rammerne af den nationale lovgivning eller den kontraktlige aftale mellem shippingfirmaet og terminalen.

Artikel 2

I denne artikel fastlægges direktivets anvendelsesområde. Det finder anvendelse på alle bulkskibe, som anløber en terminal med henblik på lastning eller losning af fast bulklast. Det er indlysende, at det skal finde anvendelse på alle sådanne skibe, uanset flag, hvis ordningen skal kunne fungere og princippet om lige behandling skal overholdes. Det gælder både fra et konkurrencesynspunkt og et sikkerhedssynspunkt. Direktivets bestemmelser om bulkskibe bygger på kravene i SOLAS-konventionen og principperne i BLU-koden. SOLAS-konventionen af 1974 er ratificeret af en stor del af verdens søfartsnationer, og alle bulkskibe skal opfylde kravene i SOLAS-regel VI/7, som trådte i kraft 1. juli 1998. Bestemmelserne i BLU-koden er de internationalt anerkendte principper og procedurer for sikker lastning og losning af tørlastskibe, og denne kodeks for sikkerhedspraksis blev godkendt af de internationale søfartskredse med vedtagelsen af IMO-resolution A.862(20) på forsamlingen i november 1997. Heri henstilles det ikke blot til de kontraherende stater, at de gennemfører bestemmelserne i BLU-koden, men også at de vedtager sådan lovgivning, at hovedprincipperne i denne vigtige resolution kan håndhæves.

Som allerede forklaret i de særlige bemærkninger til definitionen af bulkskib i artikel 2 er direktivets anvendelsesområde begrænset til ægte bulkskibe, dvs. ikke almindelige fragtskibe, som af og til medfører en eller flere ladninger fast bulklast i de almindelige lastrum.

Når alle bulkskibe er omfattet af direktivet, må nødvendigvis alle terminaler, som sådanne skibe anløber for at laste eller losse fast bulklast, også være omfattet. Derfor finder direktivet anvendelse på alle typer terminaler i EU, uanset om det er faste, flydende eller mobile anlæg.

Det bør bemærkes, at der ikke er nogen grænse for bulkskibes eller terminalers størrelse i de generelle internationale rammer for sikker lastning og losning af tørlastskibe. Kravene i SOLAS-regel VI/7 gælder for alle skibe, for hvilke ladningstransporter kan kræve særlige sikkerhedsforanstaltninger på grund af den særlige fare disse udgør for skibet og personer om bord. Endvidere omtales skibets størrelse heller ikke i definitionen af bulkskib i kapitel IX i SOLAS-konventionen i forbindelse med implementeringen af det internationale sikkerhedsstyringssystem (ISM-koden). Det betyder, at alle bulkskibe, der med hensyn til konstruktion og anvendelse opfylder kriterierne i SOLAS-definitionen af bulkskib, har skullet opfylde ISM-koden siden 1. juli 1998, uanset deres størrelse.

Inde i ISM-koden tages der heller ikke hensyn til rederiets størrelse, for så vidt angår kodens anvendelsesområde. I præamblen til ISM-koden anføres det, at der ikke er to ens rederier, og at skibes sejlads finder sted under vidt forskellige forhold, hvorfor ISM-koden bygger på generelle principper og mål. Derfor gælder ISM-koden for alle selskaber, uanset hvor mange skibe de har i drift, og af hvilken type de er.

På tilsvarende måde afspejler BLU-koden generelle principper og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe, så den har i sit anvendelsesområde heller ingen grænse for terminalers og bulkskibes størrelse. Efter Kommissionens opfattelse er denne internationale tilgang fuldt berettiget, og man bør af hensyn til sikkerheden og konkurrencen undgå et tvedelt sikkerhedssystem, hvor visse klasser af bulkskibe eller terminaler ikke er omfattet af direktivet.

Artikel 3

Denne artikel indeholder definitioner af direktivets vigtigste begreber. Det er tilstræbt i videst muligt omfang at bevare overensstemmelsen med definitioner i international lovgivning, f.eks. SOLAS-konventionen af 1974 og gældende EU-ret inden for sikkerhed til søs.

Definition (1): Definitionen af "internationale konventioner" henviser til definitionen i direktivet om havnestatskontrol, så der bliver overensstemmelse med gældende EU-ret.

Definition (2): definerer SOLAS-konventionen af 1974.

Definition (3): Definitionen af "BLU-kode" henviser til praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, der findes som bilag til IMO-resolution A.862(20). Kortformen benyttes af praktiske årsager, idet det gør det lettere at henviser til koden, og den er identisk med titlen på den IMO-publikation, der indeholder kodens bestemmelser. BLU står for "Bulk Loading/Unloading".

Definition (4): Denne definition af bulkskib kommer fra SOLAS-konventionen. Da denne definition rummer mulighed for afvigende fortolkninger, blev der på SOLAS-konferencen i 1997 vedtaget en harmoniseret fortolkning i form af "Conference Resolution 6". Denne fortolkning beskriver nøje, hvilke konstruktionstræk og hvilken konfiguration lastrummene skal have for, at et skib kan defineres som et bulkskib. Ved at overtage denne IMO-praksis bliver direktivet begrænset til kun at omfatte ægte bulkskibe, dvs. lastskibe, der specifikt er konstrueret og bygget til at medføre fast bulklast. Definitionen udelukker implicit generelle fragtskibe, som lejlighedsvis kan medføre fast bulklast i et eller flere af lastrummene.

Definition (5): "massegods i bulk" eller "fast bulklast" er de udtryk, der er defineret i SOLAS-konventionen og BLU-koden. Korn er undtaget fra denne definition, eftersom BLU-koden udtrykkelig ikke gælder for lastning og losning af korn. Transport af korn er omfattet af et særligt IMO-instrument, den internationale kode for sikker transport af korn i bulk (International Grain Code).

Definition (6): "Korn" er defineret som i SOLAS, så det er klart, at undtagelsen af korn fra direktivets anvendelsesområde gælder for hvede, majs, havre, rug, byg, ris, bælgrugter, frø og produkter heraf, som reagerer på samme måde som korn i naturlig tilstand.

Definition (7): Udtrykket "terminal" er defineret så bredt som muligt, således at definitionen omfatter alle faciliteter, der kan benyttes til lastning eller losning af

bulkskibe som defineret i (4). Derved sikres, at konkurrencen mellem terminaler ikke kan forvrides ved, at nogle af dem ikke er omfattet af direktivet. Ordlyden er i vidt omfang baseret på, hvordan modtagefaciliteter er defineret i forslaget til rådsdirektiv om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe¹³.

Definition (8): Formuleringen af udtrykket "terminaldrivende" er i vid udstrækning baseret på definitionen af udtrykket "selskab" i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger, således at en terminaldrivende defineres på samme måde som et selskab, der har bulkskibe i drift.

Definition (9): Definitionen af udtrykket "terminalrepræsentant" bygger i vidt omfang på beskrivelsen af terminalrepræsentant i regel VI/7.1 i SOLAS-konventionen af 1974. Terminalrepræsentanten er ligesom føreren af det bulkskib, der skal lastes eller losses, en af de personer, der har størst betydning for, at ladningen håndteres på betryggende måde.

Definition (10): Definitionen af "skibsfører" bygger på BLU-kodens definition af skibsfører med nogle mindre ændringer, så der bliver overensstemmelse med direktivets øvrige terminologi.

Definition (11): Definitionen af "anerkendt organisation" er den samme som i Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

Definition (12): Definitionen af udtrykket "flagstatens administration" følger definitionen i Rådets forordning (EF) nr. 3051, men er tilpasset til, at administrationen i dette direktiv specifikt vedrører bulkskibe, der fører landets flag.

Definition (13): "havnestatens kontrolmyndighed" er den samme som den myndighed, en medlemsstat har bemyndiget til at udøve kontrollen i rådsdirektiv 95/21/EF om havnestatskontrol.

Definition (14): En definition af, hvad der forstås ved "kompetent myndighed" er påkrævet for at tage hensyn til, på hvilke forskellige måder medlemsstaterne kan beslutte, hvilken myndighed i deres centraladministration der bedst kan udføre kontrolbestemmelserne i dette direktiv. Udtrykket "havnemyndighed", som benyttes i BLU-koden, er ikke anset for hensigtsmæssigt, da den kan forveksles med den myndighed, der driver havnen og kan have kommercielle interesser i havnens laste- og losseterminal for bulkklaster.

Den kompetente myndighed bør være fuldstændig uafhængig af den kommercielle drift af terminalen, så den helt upartisk kan træde til i tvister mellem terminal og skib om sikkerheden ved lastning og losning af faste bulkklaster.

Den centrale rolle for den kompetente myndighed i dette direktiv er at sikre, at direktivets principper og procedurer for sikker lastning og losning i terminaler implementeres og følges. Kun hvis der er sket skade på skibets konstruktion under lastning eller losning, eller hvis der er konstateret fejl eller mangler som defineret i direktivet om havnestatskontrol, bør havnestatskontrolmyndighederne gribe ind. Der er i dette direktiv intet til hinder for, at medlemsstaterne overfører de kompetente myndigheders ansvar til havnestatskontrolmyndighederne.

¹³ KOM(1998) 452 endelig udg. af 17.7.1998.

Definition (15): Definitionen af "informationer om ladning" følger kravene til informationer om ladning i SOLAS-konventionen af 1974.

Definition (16): Ved "laste- eller losseplan" forstås den plan, som er omhandlet i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974, og som er udformet som vist i appendiks 2 til BLU-koden.

Definition (17): Ved "sikkerhedscheckliste for skib/havn" forstås den liste, som er omhandlet i kapitel 4 i BLU-koden, og som er udformet som vist i appendiks 3 til BLU-koden.

Definition (18): Ved "deklaration om massefylden af fast bulklast" forstås de informationer om lastens massefylde, som skal angives i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konventionen af 1974. Denne regel kræver, at afskiberen angiver lastens massefylde, udover at sørge for lasteinformationer, som krævet i SOLAS-regel VI/2, inden et bulkskib lastes med fast bulklast.

Artikel 4

I artikel 4 fastsættes der bestemmelser om krav til bulkskibes egnethed. De egnethedskriterier for bulkskibe i BLU-koden, som anses for relevante for dette direktiv, er opregnet i bilag I.

At bulkskibe opfylder disse egnethedskriterier anses for at være af største betydning for, at hverken skibets konstruktion og kondition, dets lastrum eller nogen anden del eller udrustning af betydning for håndtering af ladningen rummer nogen trussel for sikkerheden ved håndteringen af ladningen.

Derfor kræver artikel 4, at terminaler i medlemsstaterne, som bulkskibe anløber for at laste eller losse fast bulklast, kontrollerer, om disse bulkskibe opfylder egnethedskravene i bilag I.

Artikel 5

I denne artikel fastsættes, hvilke egnethedskrav terminaler i EU skal opfylde. Kravene bygger på bestemmelserne i SOLAS-regel VI/7 og BLU-koden, suppleret med et krav om udformning, implementering og vedligehold af et kvalitetssikringssystem i henhold til ISO 9000-standardserien.

Det første egnethedskrav til terminalerne er, at de skal opfylde de relevante egnethedskriterier i BLU-koden, som er opregnet i bilag II. Der er for det første tale om, at terminalen kun må tage imod sådanne bulkskibe, som uden fare kan lægge til ved laste- og losseanlægget. For det andet skal terminalens laste- og lossemateriel være i god vedligeholdelsesstand og betjenes af uddannet personale, og dens lastvejudstyr skal opfylde nøjagtighedskriterier. Endelig omhandles personalets uddannelse samt dets brug af personlige værnemidler og behov for så megen hvile, at der ikke sker uheld som følge af træthed.

I forbindelse med sidstnævnte, som har betydning for terminalpersonalets sundhed og sikkerhed, bør det bemærkes, at nogle af de EU-foranstaltninger, der er vedtaget på det sociale område, allerede gælder for søtransport og også for arbejdstagere i terminaler.

I forbindelse med udlevering og brug af personlige værnemidler, hvilket anbefales i BLU-koden og er indarbejdet i dette direktiv, skal især to rådsdirektiver nævnes. Det er i første række det generelle rammedirektiv 89/391/EØF af 12. juni om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet¹⁴.

Under dette rammedirektiv er der vedtaget et særdirektiv om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af personlige værnemidler under arbejdet¹⁵. I dette tredje særdirektiv i henhold til direktiv 89/391/EØF fastsættes der bestemmelser om, hvilke personlige værnemidler der skal stilles til rådighed for arbejdstagerne, og at dette udstyr skal opfylde de relevante EU-sikkerheds- og sundhedsforskrifter. Rådets direktiv 89/686/EØF af 21. december 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om personlige værnemidler¹⁶ foreskriver, hvilke væsentlige sikkerhedskrav disse værnemidler skal opfylde af hensyn til brugernes sikkerhed og sundhed.

Hvad angår terminalpersonalets uddannelse og hvile, bør følgende gældende EU-lovgivning omtales. For det første er der det allerede omtalte rammedirektiv 89/391/EØF, som indeholder principperne for information og uddannelse. Dertil kommer Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden¹⁷ med bestemmelser om daglige hvileperioder, pauser, ugentlige hvileperioder, maksimal ugentlig arbejdstid, natarbejde, skifteholdsarbejde, arbejdsrytme samt beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed.

Efter Kommissionens opfattelse kan det ved hjælp af denne EU-lovgivning, der allerede er vedtaget, sikres, at BLU-kodens anbefalinger om terminalpersonalets uddannelse og hvile overholdes, uden at man behøver at vedtage yderligere specifikke foranstaltninger i dette direktiv.

Det andet egnethedskriterium for terminaler i artikel 5 er, at terminaler skal udpege en terminalrepræsentant for hvert bulkskib, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast. Det bør nævnes, at der i regel VI/7 i SOLAS-konventionen af 1974 omtales en terminalrepræsentant, men at der ikke er noget eksplicit krav om, at der skal udpeges en sådan. At den dispositive bestemmelse i IMO-resolution A.862(20), hvorved BLU-koden blev vedtaget, henstiller til de kontraherende stater, at de vedtager lovgivning om, at de terminaldrivende skal udpege en terminalrepræsentant, kan opfattes som et middel til at bøde på den nævnte mangel i SOLAS-konventionen. Ved at indsætte dette krav som et af egnethedskravene for terminaler kommer direktivet til at sikre, at dette ønske fra IMO-forsamlingen bliver opfyldt i det mindste i EU.

Med udgangspunkt i de ansvarsområder og opgaver for terminalrepræsentanten, der er opregnet i BLU-koden, er det indlysende, at terminalrepræsentanten er central for, om lastning og losning bliver udført på betryggende måde. Han er ligeledes den, som sammen med skibsføreren forbereder, lægger og udfører laste- og losseplaner, og han har ansvaret for andre ting under hele forløbet af håndteringen af ladningen, hvilket er yderligere beskrevet i artikel 5.

¹⁴ EFT L 183 af 29.6.1989 s. 1.

¹⁵ Rådets direktiv 89/656/EØF af 30. november 1989, EFT L 393 af 30.12.1989, s. 18.

¹⁶ EFT L 399 af 30.12.1989, s. 18.

¹⁷ EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18.

Det tredje egnethedskriterium for terminaler er kravet om udarbejdelse af informationshæfter om terminalens og de kompetente myndigheders krav og informationer om terminalen og havnen som anført i appendiks 1 til BLU-koden. Informationshæfterne skal stilles til rådighed for førerne af de bulkskibe, der anløber terminalen for at laste eller losse faste bulklaster. Direktivets bestemmelser om, at terminalerne skal udarbejde sådanne informationshæfter og stille dem til rådighed, er et klart signal om, at EU er fast besluttet på at følge og støtte IMO's mål om at forbedre sikkerheden ved lastning og losning af faste bulklaster.

Endelig kræver artikel 5, at terminaler udformer, implementerer og vedligeholder et kvalitetsstyringssystem efter ISO 9001:2000-standarden, som auditeres i overensstemmelse med ISO 10011:1991-standarden. Dette krav er udsprunget af en undersøgelse af praksis i EU-terminaler, som Kommissionen lod foretage i 1998. Den viste, at kun 20% af de terminaler, der besvarede spørgeskemaet, havde et kvalitetsstyringssystem, og talte for, at indførelse af et standardiseret kvalitetsstyringssystem ville fremme den tilsigtede harmonisering af procedurerne i EU's terminaler for lastning og losning af bulkskibe.

Ved at stille dette egnethedskrav skal direktivet opnå, at ledelse og drift af terminalen, især kommunikation og samarbejde med bulkskibe, planlægges, finder sted og regelmæssigt auditeres i forhold til fastlagte kvalitetskriterier, og at kvaliteten konstant ligger på et tilfredsstillende højt niveau.

Endvidere vil indførelse og vedligeholdelse af et kvalitetsstyringssystem for terminaler via dette direktiv danne modstykke til det internationale sikkerhedsstyringssystem (ISM-koden), som siden 1. juli 1998 har været gældende for bulkskibe i henhold til SOLAS kapitel IX. Det skal sikre, at der er lige stor vilje til at anvende internationale sikkerheds- og kvalitetsstyringsprincipper såvel på bulkskibe som på land i de terminaler, som disse skibe anløber for at laste eller losse faste bulklaster. Endelig vil terminalerne i EU få mulighed for internationalt anerkendt kvalitetsakkreditering, hvorved der bidrages til at fremelske en sikkerhedskultur i denne sektor.

Det bør bemærkes, at brug af certificerede kvalitetssikringssystemer er en veletableret metode i EU til at kvalitetssikre varer, som der er fri bevægelighed for i EU.

ISO 9000-serien er et sæt individuelle, men nært indbyrdes sammenhængende internationale standarder for kvalitetsstyring, som er udviklet for at harmonisere forskellige nationale standarder og støtte kvalitetsbegrebet som en stadig vigtigere faktor i erhvervslivet. Standarderne er ikke specifikke for bestemte brancher, produkter eller tjenesteydelser, men anerkendes som universalindikatorer for konstant kvalitet. ISO 9000-serien er en paraply for en række særskilte dokumenter, der beskriver, hvilke elementer der skal bruges til at opstille og vedligeholde kvalitetsstyringssystemer.

Til oprettelse af det kvalitetsstyringssystem, der stilles forslag om i dette direktiv, skal standarden ISO 9001:2000 benyttes. Når denne tredje udgave af ISO 9001 offentliggøres i 2000, kommer den til at afløse anden udgave (ISO 9001:1994), som har undergået en teknisk revision. Desuden er bestemmelserne i ISO 9002:1994 og ISO 9003:1994 indarbejdet i ISO 9001:2000, og de bliver ophævet når sidstnævnte offentliggøres. Det betyder, at terminaler, der tidligere har brugt ISO 9002:1994 og ISO 9003:1994, kan benytte ISO 9001:2000, de kan blot indskrænke dens anvendelsesområde ved at se bort fra nogle af kravene deri. Det skal endvidere bemærkes, at også titlen er revideret, således at udtrykket "quality assurance" ikke længere indgår i

den engelske titel. Det er, fordi kravene til kvalitetssikringssystemer i ISO 9001:2000 ikke blot omhandler kvalitetssikring af et produkt og/eller en tjenesteydelses overensstemmelse, men også at organisationen skal påvise, at den er i stand til at tilfredsstille kundernes behov.

ISO 10011 fastlægger grundlæggende principper, kriterier og praksis for audit og indeholder retningslinjer for at iværksætte, planlægge, gennemføre og dokumentere audit af kvalitetsstyringssystemer. Den indeholder retningslinjer for verifikation af, at elementer i et kvalitetsstyringssystem findes og er implementeret, og af systemets evne til at nå definerede kvalitetsmål. Den er tilstrækkelig generel til at kunne bruges i eller tilpasses forskellige industrityper, virksomheder og organisationer. De enkelte organisationer bør selv fastlægge deres egne procedurer for implementering af disse retningslinjer.

Artikel 6

Artikel 6 opregner skibsførerens og terminalrepræsentantens ansvar.

I nr. 1 fastsættes skibsførerens ansvar. Litra a afspejler det femte hovedprincip i den dispositive del af IMO-resolution A.862(20), som vedtager BLU-koden. Det skal sikre, at skibets fører til enhver tid er ansvarlig for sikker lastning og losning af det bulkskib, han er fører af.

For det andet skal skibets fører i god tid inden skibets forventede ankomst til terminalen give terminalen de informationer, der er anført i bilag III til direktivet. Deri opregnes de informationer, som skibets fører skal forsyne terminalen med i henhold til BLU-koden, og som anses for relevante i det foreliggende direktiv.

For det tredje skal skibets fører sikre sig, at han har modtaget ladningsinformationerne og en eventuel deklaration om ladningens massefylde, inden der lastes nogen fast bulklast. Endelig opregnes i bilag IV de pligter, skibets fører har i henhold til BLU-koden, og som anses for at have betydning i det foreliggende direktiv.

Nr. 2 omhandler terminalrepræsentantens ansvar. Ligesom skibets fører har ansvaret for at give terminalrepræsentanten de informationer, der er relevante for planlægning og forberedelse af håndtering af ladningen, har terminalrepræsentanten ansvaret for at give skibets fører de informationer, han har brug for for at udarbejde en laste- eller losseplan. Hvilke oplysninger der skal gives er opregnet i bilag V, som bygger på oplysningskravene i BLU-koden. Terminalrepræsentanten skal også forvisse sig om, at skibets fører er underrettet om de informationer, ladningserklæringskemaet indeholder.

Endvidere skal terminalrepræsentanten underrette havnestatens kontrolmyndighed om mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning. Dette krav bygger på princippet om, at den, der driver terminalen, og dermed dennes repræsentant har en legitim interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, jf. bilag III, punkt 3, i rådsdirektiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Det hedder heri, at indberetning eller klage fra enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, er fyldestgørende grundlag for en mere detaljeret inspektion som omhandlet i artikel 6, stk. 3, i samme direktiv. På tilsvarende måde bestemmes det i bilag III, punkt 9, i nævnte direktiv, at tegn på, at laste- eller andre operationer ikke udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt eller i overensstemmelse med IMO's retningslinjer, er fyldestgørende grundlag for en mere detaljeret inspektion.

Det bør her anføres, at IMO-forsamlingen i december 1997 vedtog resolution A.866(20) med en vejledning for skibsbesætninger og terminalpersonale om inspektion af bulkskibe. Det anbefales, at de, der driver terminaler, regelmæssigt inspicerer lastrum, lugedæksler og ballasttanke for skader og mangler.

Denne IMO-anbefaling og bestemmelserne i direktivet om havnestatskontrol om grundlag for mere detaljeret inspektion betyder sammen med det foreliggende direktiv, at terminalrepræsentanten skal rapportere om fundne mangler, der kan forringe sikkerheden ved lastning og losning.

Endelig omtales i nr. 2, litra d, i artikel 6 de pligter, som terminalrepræsentanten har ifølge bilag VI, nemlig de pligter, som terminalrepræsentanten skal udføre i henhold til BLU-koden, og som anses for relevante i det foreliggende direktiv.

Artikel 7

Artikel 7 fastsætter, hvilke procedurer bulkskibe og terminaler skal følge ved lastning og losning af bulkskibe med faste bulkklaster. I artiklen er samlet de relevante bestemmelser i SOLAS-regel VI/7 og BLU-koden. Hovedhjørnestenene i disse procedurer er for det første udarbejdelse og brug af en aftalt laste- eller losseplan og en sikkerhedscheckliste for skib/havn og for det andet effektiv kommunikation mellem skib og terminal under hele håndteringen af ladningen.

Inden håndtering af ladningen påbegyndes, skal skibets fører og terminalrepræsentanten, som fastsat i SOLAS-regel VI/7.3, aftale en plan for lastning eller losning og eventuelle senere ændringer dertil. Planen udformes som vist i appendiks 2 til BLU-koden. Den aftalte plan skal følges under hele laste- og losseoperationen, og når den er afsluttet, skal skibets fører og terminalrepræsentanten skriftligt bekræfte, at operationen er udført i overensstemmelse med planen. For at have sporbart materiale til rådighed, hvis bulkskibet efter laste- eller losseoperationen skulle komme ud for beskadigelse eller havari, kræver direktivet, at den aftalte og underskrevne plan indgives til den kompetente myndighed som fastsat i BLU-koden.

Lige så vigtig er sikkerhedschecklisten for skib/havn. BLU-koden kræver, at den skal udfyldes og underskrives af både skibets fører og terminalrepræsentanten, inden lastning eller losning påbegyndes. Formålet med checklisten er at sikre, at skibets fører og terminalrepræsentanten er helt enige om, hvilke procedurer der skal følges, og at der er truffet de fornødne forholdsregler til, at lastning og losning kan ske på betryggende måde.

Artikel 8

Artikel 8 fastlægger de kompetente myndigheders rolle.

I overensstemmelse med femte hovedprincip i den dispositive del af IMO-resolution A.862(20) søger stk. 1 at sikre, at de kompetente myndigheder har ret til at nægte eller standse lastning eller losning af fast bulklast, hvis skibets sikkerhed angives at blive forringet derved.

Stk. 2 giver de kompetente myndigheder mulighed for at gribe ind i tilfælde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne for samarbejde mellem skib og terminal i artikel 7, hvis det er påkrævet af hensyn til sikkerheden og/eller havmiljøet.

Artikel 9

Artikel 9 fastlægger, hvilke procedurer der skal følges, hvis der under lastning eller losning er sket skader på skibet. I overensstemmelse med BLU-koden kræves det, at terminalrepræsentanten giver skibets fører besked om sådanne skader, og at skader udbedres om nødvendigt.

I overensstemmelse med bestemmelserne i BLU-koden kræver stk. 2, at flagstatens administration og havnestatens kontrolmyndighed griber ind, når eventuelle skader kan svække skrogets struktur eller vandtæthed eller de tekniske hovedsystemer på skibet. Beslutningen træffes af havnestatens kontrolmyndighed i samråd med flagstatens administration eller den organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af. I betragtning af den tekniske ekspertise, der kan være nødvendig for at bedømme, om skader på konstruktionen behøver at udbedres, giver stk. 3 havnestatens kontrolmyndighed mulighed for at søge støtte hos en anerkendt organisation.

Procedurerne i artikel 9 har kun til formål at sikre, at der træffes de fornødne forholdsregler til at sikre, at et skib, hvis det er beskadiget under lastning eller losning, er sødygtigt, inden det afsejler. De skal ikke løse spørgsmål om erstatningsansvar. De må løses inden for rammerne af den nationale lovgivning og den kontraktlige aftale mellem skib og terminal.

Artikel 10

Artikel 10 indeholder bestemmelser om overvågning af gennemførelse af direktivet og rapportering herom. Der kræves, at medlemsstaterne regelmæssigt overvåger, at terminalerne opfylder kravene i artikel 5, nr. 1, artikel 6, nr. 2, og artikel 7, og at de med dette for øje foretager uanmeldt inspektion under lastning og losning.

Medlemsstaterne skal hvert andet år sende Kommissionen en rapport om resultaterne af overvågningen. Rapporten skal foreligge inden 4 måneder efter udløbet af den toårsperiode, den omhandler.

Artikel 11

Artikel 11 foreskriver, at IMO skal underrettes om vedtagelsen af direktivet. Det er tænkt som et signal til internationale søfartskredse om, at EU giver sin fulde støtte til de internationale bestræbelser på at gøre lastning og losning af bulkskibe mere sikker.

Da IMO vedtog resolution A.797(19), blev havnestatens myndigheder anmodet om, hver for sig eller i regionalt samarbejde, at bekræfte, at laste- og losseterminaler for fast bulklaster opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn. Underretning af IMO om, at dette direktiv er vedtaget, vil være en hensigtsmæssig reaktion på denne anmodning.

Artikel 12

I denne artikel nedsættes et forskriftsudvalg, og der henvises til proceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF¹⁸, som skal følges. Ligeledes fastsættes Rådets frist for at tage stilling ifølge samme artikels stk. 6 til 3 måneder.

¹⁸ Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 13

Denne artikel giver Kommissionen mulighed for at ændre direktivet og bilagene dertil efter proceduren i artikel 12 for derved at sikre, at senere ændringer til internationale konventioner og koder, IMO-resolutioner, ISO-standarder og fællesskabsretsakter, der måtte blive vedtaget, ændret eller sat i kraft efter vedtagelsen af dette direktiv, bliver gennemført i dette direktiv. Direktivets anvendelsesområde kan dog ikke udvides.

Ligeledes kan vedtagelse af bestemmelser om gennemførelse af procedurerne i direktivet og indsættelse deraf i artikel 7 og bilagene finde sted efter samme procedure, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

Artikel 14, 15, 16 og 17

Ingen bemærkninger.

Bilagene

De seks bilag til direktivet indeholder for hvert af de emner, der er omhandlet i den artikel, der henvises til i det enkelte bilags overskrift, de relevante bestemmelser i BLU-koden, som anses for vigtige i forbindelse med dette direktiv.

BILAG 1

KONSTRUKTIONSMÆSSIGE SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER FOR BULKSKIBE, SOM ER VEDTAGET PÅ INTERNATIONALT PLAN

Siden offentliggørelsen af Kommissionens meddelelse om en fælles politik for sikkerhed til søs i 1993 er der på internationalt plan taget en række initiativer til at forbedre bulkskibes sikkerhed, først og fremmest inden for Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, men også af den internationale sammenslutning af klassifikationsselskaber, IACS. Der er frem for alt tale om at forbedre bulkskibes overlevelsessevne og konstruktionsmæssige styrke for derved at forhindre, at skibet synker, hvis et lastrum skulle blive fyldt med vand af en eller anden årsag (kollision, svigt i den vandtætte yderklædning eller indtrængen af grønt vand gennem lugetildækningerne).

Disse initiativer har ført til, at der er indført et sæt verdensdækkende obligatoriske sikkerhedskrav til bulkskibe, idet der i 1997 blev vedtaget et nyt kapitel XII om bulkskibes sikkerhed i SOLAS-konventionen. Heri fastsættes der krav til bulkskibes overlevelsessevne og konstruktionsmæssige styrke, så de ikke synker, hvis der trænger vand ind i skibet af en eller anden grund. Eksisterende bulkskibe, som ikke opfylder kravene, må forstærkes, eller der må sættes begrænsninger på deres last, enten fordelingen af lasten eller den maksimale dødvægt.

Disse - først og fremmest konstruktionsmæssige - krav vil, hvis de anvendes ensartet og effektivt, medvirke betydeligt til at nedbringe antallet af bulkskibsforlis, når de begynder at træde i kraft 1. juli 1999. Det skal her bemærkes, at der er en overgangsperiode på 5 år for anvendelse af reglerne på skibe, der er over 10 år gamle på tidspunktet for reglernes ikrafttræden. Bulkskibe, der er 20 år gamle og derover den 1. juli 1999, skal opfylde bestemmelserne fra datoen for det første mellemliggende syn eller det første fornyelsessyn efter 1. juli 1999, hvad måtte komme først. Bulkskibe, der er mellem 15 og 20 år gamle, skal opfylde bestemmelserne fra datoen for det første fornyelsessyn efter 1. juli 1999, dog ikke senere end 1. juli 2002. Bulkskibe, der er mindre end 15 år gamle, skal opfylde bestemmelserne fra datoen for det første fornyelsessyn efter den dato, hvor skibet er 15 år gammelt, dog ikke senere end den dato, hvor skibet er 17 år gammelt.

IACS har spillet en meget aktiv og vigtig rolle ved udarbejdelsen og vedtagelsen af ovennævnte IMO-bestemmelser, især har IACS's analyse af de statistiske data om bulkskibshavarier¹⁹ været til stor hjælp til at udpege de vigtigste problemer og deres omfang. IACS's undersøgelse af bulkskibes overlevelsessevne har vist, at hvis et bulkskibs forreste lastrum fyldes med vand, vil skottet mellem de to forreste lastrum ikke altid kunne modstå trykket fra den skvulpende blanding af last og vand, især hvis skibets last består af gods med høj massefylde (f.eks. jernmalm) og er fordelt på hvert andet lastrum. Hvis skottet mellem to lastrum bryder sammen, kan vandfyldningen hurtigt brede sig hen gennem hele skibets længde, og det vil synke inden for få minutter.

IACS har konkluderet, at de mest sårbare områder er skottet mellem forreste og næstforreste lastrum og skibets dobbeltbund på dette sted. Det er hensigten, at man i forbindelse med særlige syn af skibe skal være særlig opmærksom på disse områder og om nødvendigt forstærke dem.

¹⁹ Bilag til MSC 67/4/3 af 1. oktober 1996.

Efter Kommissionens opfattelse er de nyligt vedtagne ændringer til SOLAS-konventionen i kapitel XII tilstrækkelige til at sikre den konstruktionsmæssige sikkerhed af de skibe, der er omfattet af reglerne. Der er derfor ikke behov for yderligere EU-tiltag på dette specielle område, så meget mere som spørgsmålet om konstruktionsmæssig sikkerhed af andre typer bulkskibe er blevet prioriteret højt i IMO's arbejdsprogram.

Efter offentliggørelsen af Det Forenede Kongeriges og Europa-Kommissionens fælles rapport om bulkskibet Derbyshires forlis i 1980, hvor alle ombordværende omkom, er IMO nu ved at undersøge, om det vil være påkrævet med yderligere foranstaltninger for at øge bulkskibes sikkerhed. Rapporten blev forelagt for IMO's komité for maritim sikkerhed (Maritime Safety Committee, MSC) i maj 1998, og den indeholder yderligere anbefalinger med hensyn til bulkskibes konstruktion, bl.a. lugedækslers og -karnes styrke, fribord og bovhøjde, reserveopdrift fortil, herunder bak, muligheder for at mindske belastningerne på lugedæksler og forskib ved konstruktionsmæssige midler samt adgang til fordæk og forskib. Disse spørgsmål og andre vil blive undersøgt under et internationalt projekt om sikkerhedsvurdering af bulkskibe.

Endelig erindrer Kommissionen om, at EU-godkendte organisationer i nært indbyrdes samarbejde, jf. artikel 15, stk. 1, i rådsdirektiv 94/57/EF, skal påse at disse konstruktionsmæssige sikkerhedsforskrifter anvendes ensartet om bord på EU-skibe.

BILAG 2

EU-HAVNESTATSKONTROL SOM FORANSTALTNING TIL STØTTE FOR IMPLEMENTERING AF INTERNATIONALE SIKKERHEDSREGLER FOR TØRLASTSKIBE

EU tog sit første initiativ med virkninger for bulkskibes sikkerhed med vedtagelsen af et rådsdirektiv om havnestatskontrol i juni 1995, som anvendes fra 1. juli 1996. Deri er bulkskibe, der er mere end 12 år gamle, med på listen over de skibskategorier, der underkastes udvidet inspektion. Dermed vil denne type sårbare skibe blive undersøgt grundigere, når de udpeges til havnestatskontrol. Denne foranstaltning kan dog kun anses for at være det første skridt henimod en forbedring af bulkskibes sikkerhed, og som følge af dens reaktive karakter kan dens virkninger først vurderes en vis tid efter, at direktivet er kommet i anvendelse.

Statistikkerne over de mangler, der er fundet ved havnestatskontrol, og grundene til at holde skibe tilbage har vist, at den konstruktionsmæssige sikkerhed af tørlastskibe er et voksende problem, som kræver indgreb. Kommissionen foranledigede i 1997 og 1998 en undersøgelse af bulkskibes sikkerhed for at få uddybet dette, og den viste, at en mere målrettet kontrolvirksomhed fra havnestaternes side vedrørende bulkskibe er påkrævet for at forhindre, at ikke-forskriftsmæssige affældige bulkskibe besejler EU's havne. 1998-undersøgelsen²⁰ viser klart, at en intensivering af havnestatskontrollen med fokus på bulkskibes konstruktionsmæssige sikkerhed er særdeles effektiv til at forhindre, at ikke-forskriftsmæssige fartøjer besejler de områder, hvor der føres en sådan politik.

Eksempelvis beskrives den stramme politik, som de australske bulkterminaler har indført, idet alder og iagttaget kondition benyttes som kriterier for at afvise ikke-forskriftsmæssige skibe. En sådan stram politik fra terminalernes side synes at være drevet af kommercielle interesser, da Australiens søfartsstyrelse har lagt sig fast på havnestatskontrol af 60% af de bulkskibe, der anløber australske havne. Kontrolinspektionerne omfatter undersøgelse af konstruktionen og medfører omgående tilbageholdelse i tilfælde af alvorlige mangler. I første omgang førte det til høj tilbageholdelsesrate, hvilket gav problemer for terminalerne, da deres omsætning blev truet, hvis skibene blev holdt tilbage ved lastekajerne. Terminalerne besluttede sig derfor for en proaktiv politik, som bygger på egnethedskriterier, hvilket resulterede i en markant nedgang i det antal ikke-forskriftsmæssige skibe, der anløber australske terminaler, en bedre havaristatistik, mere jævn godsomsætning og færre tilbageholdelser.

Denne vellykkede politik i Stillehavet medførte imidlertid, at der blev overført affældig og ikke-forskriftsmæssig tonnage til sejlads på atlanterhavshavnene i Europa, Afrika og Sydamerika, hvilket fremgår af en analyse af samhandelsmønstre, som blev foretaget i 1997 på Kommissionens foranledning²¹.

²⁰ *Bulk carrier safety study* udført af Burness, Corlett & partners, november 1998.

²¹ *The safety of bulk carriers and possible legislative initiatives for the European Community* af SPH Global, juni 1997 (kontrakt nr. D-B96-B2 7020-SIN 4921-ETU).

Som reaktion på disse undersøgelsesresultater foreslog Kommissionen i 1998 havnestatskontrolkomitéen under Paris-memorandummet om havnestatskontrol (MOU) at gennemføre en koncentreret havnestatskontrolkampagne vedrørende cape size-bulkskibes konstruktionsmæssige tilstand. Komitéen tilsluttede sig forslaget og besluttede at gennemføre en sådan tremåneders kampagne fra 1. april 1999 til 20. juni 1999.

Vurderingen af resultaterne i MOU-taskforcen for bulkskibes sikkerhed er endnu ikke afsluttet. Foreløbige resultater tyder imidlertid på, at 40 af de 79 inspicerede skibe blev fundet at have mindst én konstruktionsmæssig mangel, og at 8 af dem blev holdt tilbage på grund af konstruktionsmæssige mangler.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionaludvalget³,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som følge af de mange bulkskibshavarier og de deraf følgende tab af menneskeliv må der træffes yderligere foranstaltninger til at forbedre sikkerheden inden for søtransport.
- (2) Undersøgelser af årsagerne til bulkskibes forlis viser, at lastning og losning af fast bulklast kan være medvirkende til, at de går tabt, hvis disse operationer ikke udføres korrekt, enten som følge af overbelastning af skibets konstruktion eller ved fysisk overlast på konstruktionselementer i lastrummene. Bulkskibes sikkerhed kan forbedres ved, at der træffes foranstaltninger, der mindsker risikoen for beskadigelse af konstruktionen og forlis som følge af ukorrekt lastning og losning.
- (3) På internationalt plan har Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, på flere forsamlinger vedtaget en række resolutioner med anbefalinger om bulkskibes sikkerhed; de omhandler generelle spørgsmål vedrørende grænsefladen mellem skib og havn, i særdeleshed lastning og losning.
- (4) IMO-forsamlingen har vedtaget resolution A.862(20) med en praksiskodeks (BLU-kodeksen) for sikker lastning og losning af bulkskibe og opfordret de kontraherende stater til at gennemføre denne kodeks ved førstkommende lejlighed og underrette IMO om manglende efterkommelse. I resolutionen opfor-

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

drede IMO desuden de kontraherende stater, hvor der er terminaler for lastning og losning af fast bulklast, til at vedtage regler, der giver mulighed for at håndhæve nogle af de hovedprincipper, der er nødvendige for gennemførelse af kodeksen.

- (5) Virkningerne af lastning og losning på bulkskibes sikkerhed rækker på grund af tørlasthandelens globale karakter ud over de nationale grænser; foranstaltninger til forebyggelse af, at bulkskibe går ned som følge af ukorrekt lastnings- og losningspraksis, træffes bedst på fællesskabsplan, da medlemsstaterne ikke hver for sig kan skride hensigtsmæssigt og effektivt ind.
- (6) Det er på fællesskabsplan, at der mest effektivt kan fastsættes harmoniserede krav og procedurer, der implementerer anbefalingerne i IMO-resolution A.862(20) om en praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe.
- (7) Med udgangspunkt i nærhedsprincippet, som omhandlet i traktatens artikel 5, er et direktiv et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører krav og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe og anvender dem ensartet, mens de enkelte medlemsstater selv kan bestemme, i hvilken form det skal finde sted. Nærværende direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede resultat.
- (8) Bulkskibes og deres besætnings sikkerhed kan forbedres ved at mindske risikoen for, at de lastes eller losses uhensigtsmæssig ved terminaler for fast bulklast. Det kan gøres ved at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal og ved at stille egnethedskrav til skibe og terminaler.
- (9) For at forbedre bulkskibes sikkerhed og undgå konkurrencefordrejning bør de harmoniserede procedurer og egnethedskriterier gælde for samtlige bulkskibe, uanset hvilket flag de fører, og alle de terminaler i Fællesskabet, som sådanne bulkskibe anløber med henblik på lastning eller losning af fast bulklast.
- (10) Bulkskibe, der anløber terminaler med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, bør være egnede til dette formål. Terminalen bør kontrollere, at anløbne bulkskibe opfylder de relevante egnethedskriterier i BLU-kodeksen.
- (11) Også terminaler bør være egnede til at modtage og laste eller losse anløbne bulkskibe. Til dette formål bør de opfylde de egnethedskriterier i IMO's praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, der vedrører kajfaciliteter, materiel til ladningshåndtering og -vejning samt terminalpersonalets uddannelse og arbejdsmåde.
- (12) Terminalerne bør med det formål at forbedre samarbejde og kommunikation med skibsførerne om lastning og losning af fast bulklast udpege en terminalrepræsentant og stille informationshæfter med terminalens og havnens krav til rådighed for skibsførerne, jf. bestemmelserne i BLU-kodeksen.
- (13) Udformning, gennemførelse og vedligeholdelse af et kvalitetsstyringssystem hos terminalerne vil sikre, at samarbejds- og kommunikationsprocedurer og den faktiske lastning og losning planlægges og udføres inden for harmonisere-

de rammer, der er internationalt anerkendt og kan kontrolleres. Et kvalitetsstyringssystem bør af hensyn til international anerkendelse baseres på Den Internationale Standardiseringsorganisations standardserie ISO 9000.

- (14) For at sikre, at lastning og losning nøje bliver forberedt, aftalt og udført på en sådan måde, at skibets strukturelle integritet ikke kan bringes i fare, bør skibsførerens og terminalrepræsentantens ansvar fastlægges efter bestemmelserne i SOLAS-konventionen, IMO-resolution A.862(20) og BLU-kodeksen. Med samme formål bør der med udgangspunkt i disse internationale instrumenter ligeledes fastsættes procedurer for, hvordan lastning og losning forberedes, aftales og udføres.
- (15) For at tilgodese EF's generelle interesse i at hindre, at der fra EF's havne afsejler skibe, der ikke opfylder bestemmelserne, bør et af terminalrepræsentantens ansvar være at underrette havnestatens kontrolmyndigheder om formodede mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning.
- (16) De myndigheder i medlemsstaterne, som har ansvaret for at gennemføre og håndhæve dette direktivs krav og harmoniserede procedurer, bør have ret til at nægte eller standse lastning eller losning, hvis skibets eller besætningens sikkerhed angives derved at blive forringet. Samme myndigheder bør tillige gribe ind i tilfælde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne.
- (17) Det er påkrævet at fastsætte procedurer for anmeldelse og eventuel udbedring af skader på skibet under lastning og losning. Hvis skaderne kan nedsætte skibets sikkerhed eller sødygtighed, træffer havnestatens kontrolmyndigheder i samråd med flagstatens administration beslutning om, om umiddelbar udbedring er nødvendig. Eftersom en sådan beslutning kræver teknisk sagkundskab, bør de nævnte myndigheder have ret til at lade en anerkendt organisation syne skaderne og rådgive om, om udbedring er nødvendig.
- (18) Direktivet vil kunne håndhæves bedre, hvis der i medlemsstaterne oprettes et overvågningssystem, hvori der indgår uanmeldt inspektion under lastning og losning. Resultaterne af en sådan overvågning vil give værdifulde oplysninger om, om direktivets krav og harmoniserede procedurer er effektive.
- (19) IMO har i resolution A.797(19) om sikkerheden for skibe, der medfører fast bulklast, anmodet om, at havnestatens myndigheder bekræfter, at laste- og losseterminaler for fast bulklast opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn. Underretning af IMO om, at nærværende direktiv er vedtaget, vil være en hensigtsmæssig reaktion på førnævnte anmodning og et klart signal til søfartskredse om, at EF giver sin fulde støtte til de internationale bestræbelser for forbedring af sikkerheden ved lastning og losning af bulkskibe.
- (20) Da de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, er generelle foranstaltninger som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvel-

sen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁴, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse.

- (21) Nogle af direktivets bestemmelser bør kunne ændres efter nævnte procedure, så de tilpasses til internationale bestemmelser og EF-bestemmelser, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter direktivets ikrafttræden, og til gennemførelse af procedurerne i dette direktiv, uden at dets anvendelsesområde udvides.
- (22) Bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet⁵ og relevante særdirektiver finder derfor også i fuldt omfang anvendelse under arbejdet om lastning og losning af bulkskibe -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

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

- (1) at opstille egnethedskrav til skibe og terminaler
- (2) at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Direktivet finder anvendelse på:

- (1) alle bulkskibe, uanset flag, som anløber en terminal med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, og
- (2) alle terminaler på medlemsstaternes område.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv og bilagene dertil gælder følgende definitioner:

⁴ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁵ EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

- (1) Ved "internationale konventioner" forstås gældende konventioner som omhandlet i artikel 2, nr. 1, i Rådets direktiv 95/21/EF⁶.
- (2) Ved "SOLAS-konventionen af 1974" forstås den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer.
- (3) Ved "BLU-kode" forstås praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, jf. bilaget til IMO-resolution A.862(20) af 27. november 1997, med senere ændringer.
- (4) Ved "bulkskib" forstås et bulkskib som defineret i regel IX/1.6 i SOLAS-konventionen af 1974 og fortolket ved resolution 6 fra SOLAS-konferencen af 1997, nemlig:
 - skibe, som er konstrueret med et enkelt dæk, topsidetanke og hoppertanke (kimingssidetanke) i lastrummene, og hvis primære formål er at transportere tørlast i bulk, og
 - malmskibe, dvs. søgående skibe med et enkelt dæk, to langsskibsskotter og dobbeltbund i hele lastrummet, hvis formål er at transportere malm i de midterste lastrum alene, og
 - kombinationsskibe som defineret i regel II-2/3.27 i SOLAS-konventionen af 1974.
- (5) Ved "massegods i bulk" eller "fast bulklast" forstås fast bulklast som defineret i regel XII/1.4 i SOLAS-konventionen af 1974, bortset fra korn.
- (6) Ved "korn" forstås korn som defineret i regel VI/8.2 i SOLAS-konventionen af 1974.
- (7) Ved "terminal" forstås faste, flydende og mobile anlæg, der er udstyret og benyttes til lastning og losning af fast bulklast i og fra bulkskibe.
- (8) Ved "terminaldrivende" forstås ejeren af en terminal eller enhver organisation eller person, der har overtaget ansvaret for at drive terminalen fra ejeren.
- (9) Ved "terminalrepræsentant" forstås en person, der er udpeget af den terminaldrivende og har det overordnede ansvar for og beføjelser til at forestå terminalens lastning og losning af et bestemt bulkskib.
- (10) Ved "skibsfører" forstås føreren af et bulkskib eller den officer, føreren af skibet har udpeget til at forestå lastning eller losning.
- (11) Ved "anerkendt organisation" forstås en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets direktiv 94/57/EF⁷.
- (12) Ved "flagstatens administration" forstås de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag bulkskibet har ret til at føre.

⁶ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

⁷ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

- (13) Ved "havnestatens kontrolmyndighed" forstås de myndigheder i medlemsstaterne, som er bemyndiget til at udøve kontrollen i direktiv 95/21/EF.
- (14) Ved "kompetent myndighed" forstås en national, regional eller lokal offentlig myndighed i en medlemsstat, som ved national lov er bemyndiget til at implementere og håndhæve dette direktivs krav.
- (15) Ved "informationer om ladning" forstås de informationer om ladning, som kræves i regel VI/2 i SOLAS-konventionen af 1974.
- (16) Ved "laste- eller losseplan" forstås en plan, som omhandlet i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974, og som er udformet som vist i appendiks 2 til BLU-koden.
- (17) Ved "sikkerhedscheckliste for skib/havn" forstås en checkliste, som omhandlet i kapitel 4 i BLU-koden, og som er udformet som vist i appendiks 3 til BLU-koden.
- (18) Ved "deklaration om massefylden af fast bulklast" forstås de informationer om lastens massefylde, som skal angives i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konventionen af 1974.

Artikel 4

Krav vedrørende bulkskibes egnethed

Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at de terminaldrivende kontrollerer, om bulkskibe er egnede til lastning eller losning af fast bulklast, idet bestemmelserne i bilag I skal være opfyldt.

Artikel 5

Krav vedrørende terminalernes egnethed

Medlemsstaterne sørger for, at terminalerne:

- (1) opfylder forskrifterne i bilag II.
- (2) har udpeget en terminalrepræsentant, for hvert bulkskib, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast
- (3) har udarbejdet informationshæfter med de krav, som terminalen og de kompetente myndigheder stiller, og med de informationer om havn og terminal, som er opregnet i appendiks 1 til BLU-koden, og stiller disse informationshæfter til rådighed for førerne af de bulkskibe, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast
- (4) har udformet og gennemført samt vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, der er certificeret ifølge ISO 9001:2000-standarden og auditeres efter retningslinjerne i ISO 10011:1991-standarden.

Artikel 6

Skibsførernes og terminalrepræsentanternes ansvar

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

- (1) Skibsførerens ansvar:
 - (a) Skibets fører er til enhver tid ansvarlig for sikker lastning og losning af det bulkskib, han er fører af.
 - (b) Skibets fører skal i god tid inden skibets forventede ankomst til terminalen give terminalen de informationer, der er anført i bilag III.
 - (c) Før en fast bulkladning bliver lastet, skal skibets fører sikre sig, at han har modtaget de ladningsinformationer, der kræves i henhold til regel VI/7.2 i SOLAS-konventionen af 1974, og en eventuel deklARATION om massefylden af fast bulklast. Disse informationer skal findes i et ladningserklæringsskema som vist i appendiks 5 til BLU-koden.
 - (d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører skibets fører de pligter, der er anført i bilag IV.
- (2) Terminalrepræsentantens ansvar:
 - (a) Efter at have modtaget skibets første meddelelse om forventet ankomsttidspunkt giver terminalrepræsentanten skibets fører de informationer, der er anført i bilag V.
 - (b) Terminalrepræsentanten skal forvise sig om, at skibets fører underrettes tidligst muligt om de informationer, ladningserklæringsskemaet indeholder.
 - (c) Terminalrepræsentanten skal ufortøvet underrette havnestatens kontrolmyndighed om formodede mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning
 - (d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører terminalrepræsentanten de pligter, der er anført i bilag VI.

Artikel 7

Procedurer mellem skib og terminal

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

- (1) Før en fast bulkladning bliver lastet eller losset, skal skibets fører og terminalrepræsentanten være enige om en plan som fastsat i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974. Planer for lastning og losning opstilles som

vist i appendiks 2 til BLU-koden, og skibets fører og terminalrepræsentanten bekræfter deres accept af planen ved underskrift. Ændringer til planen tager form af en revideret plan, der udarbejdes, accepteres og aftales mellem parterne. Skibet og terminalen opbevarer aftalte laste- og losseplaner og eventuelle senere revisioner deraf i 6 måneder, og desuden indgives der en kopi til den kompetente myndighed.

- (2) Inden lastning eller losning påbegyndes, skal sikkerhedschecklisten for skib/havn udfyldes og underskrives af både skibets fører og terminalrepræsentanten, jf. retningslinjerne i appendiks 4 til BLU-koden.
- (3) Der hele tiden være effektiv kommunikation mellem skib og terminal, således at forespørgsler vedrørende laste- eller losseprocessen kan besvares, og således at der omgående kan reageres på en eventuel ordre fra skibets fører eller terminalrepræsentanten om at indstille lastning eller losning.
- (4) Skibsføreren og terminalrepræsentanten skal sikre, at laste- og losseoperationer udføres i henhold til den aftalte plan. Terminalrepræsentanten er ansvarlig for, at lastning og losning af den faste bulkladning finder sted i overensstemmelse med den lastrumsrækkefølge, de mængder og de laste- og losserater, der er anført i planen. Han må ikke fravige den aftalte plan uden i forvejen at have indhentet skibsførerens skriftlige godkendelse.
- (5) Når lastning eller losning er afsluttet, skal skibsføreren og terminalrepræsentanten skriftligt bekræfte, at operationen er udført i henhold til planen, herunder eventuelle aftalte ændringer. I tilfælde af losning skal det af bekræftelsen fremgå, at lastrummene er tømt og rengjort til skibsførerens tilfredshed, og om eventuelle skader på skibet er udbedret.

Artikel 8

De kompetente myndigheders rolle

- (1) Medlemsstaterne skal sørge for, at deres kompetente myndigheder har ret til at nægte eller standse lastning eller losning af fast bulkladning, hvis sikkerheden angives derved at blive forringet, uden dog at skibsførerens rettigheder og forpligtelser i henhold til regel VI/7.7 i SOLAS-konventionen af 1974 derved indskrænkes.
- (2) I tilfælde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne i artikel 7 griber den kompetente myndighed ind, hvis det er påkrævet af hensyn til sikkerheden og/eller havmiljøet.

Artikel 9

Udbedring af skader, der er forvoldt under lastning eller losning

- (1) Terminalrepræsentanten giver skibets fører besked, hvis skibets struktur eller udstyr beskadiges under lastning eller losning, og skader skal om fornødent udbedres.

- (2) Hvis skaderne kan svække skrogets struktur eller vandtæthed eller de tekniske hovedsystemer på skibet, skal flagstatens administration eller en organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, og havnestatens kontrolmyndighed underrettes, således at det kan besluttes, om udbedring skal finde sted umiddelbart eller kan udsættes. Beslutningen træffes af havnestatens kontrolmyndighed under behørig hensyntagen til, hvad flagstatens administration eller den organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, mener.
- (3) Når en beslutning efter stk. 2 skal træffes, kan havnestatens kontrolmyndighed søge støtte hos en anerkendt organisation om undersøgelse af skaderne omfang og vurdering af, om udbedring skal ske umiddelbart eller kan udsættes.

Artikel 10

Overvågning og rapportering

- (1) Medlemsstaterne overvåger løbende, at terminalerne opfylder kravene i artikel 5, nr. 1, artikel 6, nr. 2, og artikel 7. Overvågningen omfatter uanmeldt inspektion under lastning og losning.
- (2) Medlemsstaterne sender hvert andet år Kommissionen en rapport om resultaterne af overvågningen. Rapporten skal desuden indeholde en vurdering af, om de harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skibe og terminaler i dette direktiv, er effektive. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året efter de to år, den omhandler.

Artikel 11

Underretning af IMO

Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen underretter IMO om vedtagelsen af direktivet under henvisning til punkt 1.7 i bilaget til IMO-resolution A.797(19) af 23. november 1995 om sikkerheden ved skibe, der transporterer tørlast i bulk.

Artikel 12

Udvalgsprocedure

- (1) Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF⁸.
- (2) Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.
- (3) Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er 3 måneder.

⁸ EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

Artikel 13

Ændringsprocedure

- (1) Definitionerne, henvisninger til internationale konventioner og koder, henvisninger til IMO-resolitioner og -cirkulæreskrivelser, henvisninger til ISO-standarder og henvisninger til fællesskabsretsakter samt bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 12, stk. 2, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med internationale regler og fællesskabsregler, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter vedtagelse af direktivet, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.
- (2) Bestemmelser om gennemførelse af procedurerne i direktivet kan indsættes i artikel 7 og bilagene ved vedtagelse efter proceduren i artikel 12, stk. 2, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

Artikel 14

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler bestemmelserne herom til Kommissionen, senest på den dato, der omhandles i artikel 15, stk. 1, første afsnit.

Artikel 15

Anvendelse

- (1) Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv [senest 18 måneder] efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender dem fra den 1. januar 2003.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

- (2) Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 16

Ikrafttræden

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

Artikel 17

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

KONTROL AF BULKSKIBES EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST

(som omhandlet i artikel 4)

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

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

BILAG II

KRAV TIL TERMINALERS EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST

(som omhandlet i artikel 5, nr. 1)

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

BILAG III

INFORMATIONER, SOM SKIBETS FØRER SKAL FORSYNE TERMINALEN MED

(som omhandlet i artikel 6, nr. 1, litra b))

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

BILAG IV

SKIBSFØRERENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 6, nr. 1, litra d))

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

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

- (13) Terminalrepræsentanten skal underrettes, når den endelige trimning af skibet skal påbegyndes, således at transportøren kan tømmes.
- (14) Losning fra bagbords side skal nøje afpasses efter losning fra styrbords side i samme lastrum, så skibets konstruktion ikke vrides.
- (15) Ved ballastning af et eller flere lastrum skal der tages hensyn til faren for udledning af brændbare dampe fra lastrummene, og der skal træffes sikkerhedsforanstaltninger, inden der tillades nitning, svejsning mv. i nærheden af eller over sådanne lastrum.

BILAG V

INFORMATIONER, SOM TERMINALEN SKAL FORSYNE SKIBETS FØRER MED

(som omhandlet i artikel 6, nr. 2, litra a))

- (1) navnet på den kaj, hvor lastning eller losning skal finde sted, og forventet tid til anløb og gennemførelse af lastning eller losning¹
- (2) specifikationer for laste- og lossemateriel, herunder terminalens nominelle laste- eller losserate, antallet af laste- eller losserør, der vil blive anvendt, og det tidsrum, der forventes at skulle bruges til lastning af hver portion eller til hver fase af losningen
- (3) særlige kendetegn ved kaj eller mole, som skibets fører har brug for at kende til, herunder placeringen af faste og mobile forhindringer, fendere, pullerter og fortøjningsarrangementer
- (4) mindste vanddybde ved kajpladsen og i indsejlings- og afsejlingsløb¹
- (5) vandets massefylde ved kajpladsen
- (6) største afstand fra vandlinjen til øverste kant på lastelugernes dæksel eller karm, alt efter hvad der er relevant for lastning og losning, samt største mastehøjde
- (7) landgangs- og adgangsarrangementer
- (8) hvilken side af skibet der skal ligge an mod kajen
- (9) største tilladte sejlhastighed mod molen og, om der er slæbebåde til rådighed, og deres type og pullertræk
- (10) lasterækkefølgen for de enkelte ladningsenheder og eventuelle andre restriktioner, hvis ladningen ikke kan føres om bord i vilkårlig rækkefølge og i vilkårlige lastrum, som passende for skibet
- (11) eventuelle egenskaber ved den ladning, der skal lastes, som kan forårsage fare, hvis den kommer i berøring med ombordværende ladning eller ladningsrester
- (12) foreløbige informationer om forslag til laste- eller losseoperationer eller om ændring af eksisterende laste- eller losseplaner
- (13) om terminalens laste- og lossemateriel er fast, eller om der er begrænsninger for dets bevægelighed
- (14) påkrævede fortøjninger
- (15) varsel om usædvanlige fortøjningsarrangementer

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

- (16) eventuelle restriktioner for ballastning eller deballastning
- (17) maksimal afsejlingsdybgang, som den kompetente myndighed tillader, samt andet vedrørende terminalen, som skibsføreren måtte bede om.

BILAG VI

TERMINALREPRÆSENTANTENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 6, nr. 2, litra d))

Før og under lastning og losning skal terminalrepræsentanten

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

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe

2. BUDGETPOST

Del A (se punkt 10)

Del B (se punkt 7) - budgetpost B2-702

3. RETSGRUNDLAG

Sikkerhed inden for søfart: traktatens artikel 80, stk. 2

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Beskyttelse af sikkerheden for bulkskibe og deres besætninger ved at undgå at overbelaste eller beskadige skibenes konstruktion, fordi lastning eller losning udføres ukorrekt.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Ubegrænset.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Ikke-opdelte bevillinger

5.3 Indtægtstype: ingen

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Administrative udgifter til opfølgning og overvågning af direktivets gennemførelse.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsesbevillinger mio. EURO (løbende priser)

Elementer	Regnskabsår n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og følgende regnskabsår	
I alt	ingen	ingen	ingen	ingen	ingen	ingen	

7.3 Udgifter til undersøgelser, eksperter mv., som er opført i del B af budgettet

Forpligtelsesbevillinger mio. EURO (løbende priser)

	Regnskabsår n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og følgende regnskabsår	I alt
– Undersøgelser				0,1		0,1	0,2
– Ekspertmøder ¹		0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,25
– Information og publikationer							
I alt		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45

¹ Omkostninger, der opfylder kriterierne i Kommissionens meddelelse af 22.4.1992 (SEK(92) 769).

7.4 Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger

mio. EURO

	Regnskabsår n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og følgende regnskabsår	I alt
Forpligtelsesbevillinger		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45
Betalingsbevillinger							
Regnskabsår n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 og følgende regnskabsår	n	0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,15
I alt		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

- Kontrol af, at procedurerne for indbydelse af eksperter fra medlemsstaterne til at deltage i møder i forskriftsudvalget overholdes.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- Specifikke mål: tilknytning til det generelle mål

Etablering af harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem bulkskibe og terminaler for lastning og losning af faste bulkklaster samt egnethedskrav til sådanne skibe og terminaler.

- Målgruppe: der sondres eventuelt efter målsætninger; angiv de endelige modtagere af EF-finansieringen og de benyttede formidlere.

Forslaget indebærer ingen finansiering. Målgruppen er besætninger om bord på bulkskibe og ansatte i terminaler og især skibsførere og terminalrepræsentanter.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

- Behovet for EF-støtte, især under hensyntagen til nærhedsprincippet

Forslaget indebærer ingen EF-støtte.

– Valg af støtteform

* Fordele i forhold til andre mulige foranstaltninger

Fordelen ved at skabe harmoniserede rammer på EU-plan for at fastsætte procedurer og krav ved sikker lastning og losning af bulkskibe i EU-havne er, i sammenligning med tiltag fra medlemsstaterne hver for sig, at man kan undgå konkurrenceforvridning og forskellige niveauer for sikkerheden. Samtidig vil man sikre, at bulkskibe, der anløber EU's havne, kun skal opfylde ét og samme sæt standarder og procedurer, der gælder i samtlige terminaler i EU, hvilket fører til større klarhed og sikrer ens behandling.

* Beskrivelse af eventuelle lignende foranstaltninger på EF-plan eller nationalt plan

Der er i denne forbindelse hverken EU-foranstaltninger eller nationale foranstaltninger at henvise til.

* Forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekt

De forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekter er, at EU-rammerne anerkendes på verdensplan og danner grundlag for et globalt harmoniseret system for sikker lastning og losning af bulkskibe.

– Vigtigste usikkerhedsmomenter, som vil kunne få indflydelse på de konkrete resultater af foranstaltningen

Det vigtigste usikkerhedsmoment er, i hvilket omfang bulkskibe, der fører tredjelands flag, vil opfylde egnethedskravene for lastning og losning af faste bulkklaster. Det kan for at mindske usikkerheden blive nødvendigt at etablere nært samråd og samarbejde med myndighederne i flagstaterne for at gøre dem mere opmærksomme på, hvor vigtigt det er at opfylde egnethedskravene.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

– Resultatindikatorer

* Output-indikatorer (omfanget af de iværksatte aktiviteter)

Medlemsstaterne leverer output-indikatorerne, når de rapporterer om gennemførelsen af direktivet på nationalt plan og om de uanmeldte inspektioner, deres kompetente myndigheder skal foretage i dette øjemed.

* Virkningsindikatorer (for hver enkelt målsætning)

Som virkningsindikatorer kommer for det første ovennævnte rapporter fra medlemsstaterne til at fungere, især indberetninger fra terminaler for lastning og losning af faste bulkklaster om mangler og tilbageholdelser af skibe. Også antal og omfang af skader på bulkskibe under lastning eller losning samt ulykker med personskade og tab af menneskeliv vil blive en indikator for virkningerne af den foreslåede foranstaltning.

Desuden kræver artikel 10 i forslaget, at der i medlemsstaternes rapporter skal indgå en vurdering af, om de harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem terminaler og skibe, som fastsat i direktivet og bilagene, er effektive. De detaljerede procedurer i direktivets artikler og bilag skulle kunne danne grundlag for indsamling af sammenlignelige data i medlemsstaterne.

- Hvordan og hvor hyppigt foregår evalueringen?

Evalueringen skal efter planen finde sted hvert andet år. De skal foretages af medlemsstaterne og består af rapporter om gennemførelsen af direktivets foranstaltninger i de terminaler, der ligger på deres område.

- Vurdering af resultaterne (hvis foranstaltningen er kontinuerlig eller fornyes)

Oplysningerne i medlemsstaternes rapporter vil blive benyttet til en vurdering af effektiviteten af direktivets foranstaltninger. Med henblik herpå er der budgetteret med en evalueringsundersøgelse i det 3. år, dvs. efter hvert andet rapporteringsår (se tabel 7.3).

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS DEL A)

Denne del af finansieringsoversigten fremsendes til GD ADMIN og GD BUDGET. Sidstnævnte videresender den til GD BUDGET med en udtalelse.

Den faktiske mobilisering af de nødvendige administrative ressourcer afhænger af Kommissionens årlige beslutning om ressourceallokeringen under hensyntagen til, hvor stort et personale og hvilke yderligere beløb budgetmyndigheden bevilger.

10.1 Indebærer foranstaltningen en forøgelse af Kommissionens personale? I bekræftende fald, med hvor mange ansatte?

Stillingstype		Antal ansatte, der skal tilknyttes forvaltningen af foranstaltningen		Heraf		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i det pågældende generaldirektorat eller den pågældende tjeneste	Yderligere ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	1	1	2	-	Ubegrænset
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Andre ressourcer		-	-	-	-	-
I alt		1	1	2	-	Ubegrænset

Hvis der er behov for yderligere ressourcer, skal det angives, hvornår de vil skulle stilles til rådighed.

10.2 Hvor store drifts- og personaleudgifter medfører foranstaltningen? Gør rede for beregningsmetoden

EURO

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	-	Baseret på 2 mandår a 108 000 euro (budgetpost A1-A2-A4-A5-A7)
Midlertidigt ansatte	216.000 euro	
Andre ressourcer (anfør budgetpost)	-	
Total	216.000 euro	

De anførte beløb skal udtrykke de samlede udgifter til yderligere stillinger i hele foranstaltningens løbetid, hvis dens varighed er besluttet på forhånd, eller i 12 måneder, hvis den løber på ubestemt tid.

10.3 Stigning i andre udgifter som følge af foranstaltningen

EURO

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A 7031 (obligatoriske udvalg)	9 750 euro	Det forskriftsudvalg, der er nedsat til dette direktiv, ventes at afholde gennemsnitligt et møde af 1 dags varighed om året med henblik på at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af direktivet. Godtgørelse af rejseudgifter for de nationale eksperter, der skal deltage i møderne, anslås til gennemsnitligt 650 euro/ekspert x 15.
Total	9 750 euro	

De anførte beløb skal svare til de samlede udgifter som følge af foranstaltningen, hvis dens løbetid er forudbestemt, eller til udgifterne i 12 måneder, hvis foranstaltningen løber på ubestemt tid.

Ovennævnte udgifter under budgetpost A7 dækkes af de generelle bevillinger til GD TREN.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe

DOKUMENTNUMMER

KOM(2000) 179 endelig

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Ifølge traktaten skal der fastlægges en fælles transportpolitik, og hertil skal der bl.a. træffes foranstaltninger til forbedring af sikkerheden inden for søtransport, jf. artikel 80, stk. 2, i forening med artikel 71, stk. 1, litra c).

Hovedformålet med den påtænkte foranstaltning er, at hovedprincipperne og bestemmelserne i IMO's resolutioner vedrørende sikkerheden for skibe, der medfører faste bulklaster, og sikker lastning og losning af sådanne skibe gennemføres ensartet i EU. Harmoniseret gennemførelse af disse ikke-obligatoriske internationale bestemmelser på EU-plan er nødvendig for, at lastning og losning i de europæiske terminaler kan finde sted uden at de pågældende skibes konstruktionsmæssige sikkerhed bringes i fare. Det må samtidig undgås, at konkurrencen mellem terminaler forvrides som følge af, at der lægges forskellige sikkerhedsniveauer til grund for kravene til skibe og terminaler ved lastning og losning af fast bulklaster.

Fællesskabet har en væsentlig interesse i at sikre, at lastning og losning af bulkskibe i terminaler i medlemsstaterne sker under betryggende og acceptable vilkår. Harmonisering er nødvendig for at undgå ukorrekt håndtering af ladninger, som kan bringe sådanne skibes konstruktionsmæssige sikkerhed i fare og eventuelt medvirke til skibets forlis og tab af menneskeliv.

Som følge af søtransportens enhedsmarkedsdimension kan det kun ved indgreb fra Fællesskabets side sikres, at der er samme sikkerhedsniveau ved lastning og losning af tørlastskibe i alle europæiske havne, samtidig med at risikoen for forvridding af konkurrencen mellem terminaler som følge af afvigende procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe mindskes.

Det påhviler ifølge nærhedsprincippet de enkelte medlemsstater at beslutte, hvordan de i deres nationale ret bedst kan sikre harmoniseret anvendelse og håndhævelse af direktivets krav.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

- Hvilken erhvervssektor berøres?
- Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?
- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Forslaget berører rederier, der sejler med tørlastskibe til og fra Europa, og dem, der driver terminaler for lastning og losning af faste bulklaster i EU.

Direktivet omfatter alle bulkskibe og terminaler uanset størrelse. Der skelnes ikke mellem rederiernes størrelse, og al handel ad søvejen med fast bulklast, der indebærer transport med bulkskib til og fra EU-havne, berøres af direktivet. Der anslås at være over 5000 bulkskibe i drift på verdensplan. Da EU's import og eksport af vigtige bulkvarer (jernmalm og kul) ad søvejen har et betydeligt omfang - den anslås til at udgøre ca. en tredjedel af verdenshandelen ad søvejen¹ - anløber et stort antal af disse bulkskibe EU's havne for at laste eller losse faste bulkladninger. Af en undersøgelse, som BCP foretog for Kommissionen i 1998², fremgår det at der lastes og losses fast bulklast i ca. 100 kommercielle havne i EU. De fleste af disse terminaler kan klassificeres som små og mellemstore virksomheder, hvilket også gælder de fleste af de rederier, der sejler med bulkskibe.

De pågældende virksomheder er ikke beliggende i et særligt geografisk område i EU; alle medlemsstater, undtagen to, har søhavne, der anløbes af handelsskibe. Østrig og Luxembourg er således ikke i stand til at anvende direktivets bestemmelser om terminaler. Men da de begge er flagstater, berøres deres skibe af forslaget.

Det forventede fald i antallet af ulykker med bulkskibe vil betyde færre omkomne og have en gunstig virkning for forureningen af regionens marine økosystemer. Man vil også imødegå forstyrrelser i søtrafikken som følge af sådanne ulykker og undgå omkostninger og tidsforbrug til bjærgning af skibe og last eller, i de alvorligste tilfælde, rydning af vrage og bjærgning af ligene af de ombordværende, samt efterforskning af ulykkerne for at finde deres årsag.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Rederier med bulkskibe og terminaler, der laster og lossere fast bulklast, bliver nødt til at sørge for, at de effektivt kan implementere de procedurer for kommunikation og samarbejde mellem skibe og terminaler, der skal sikre, at lastning og losning udføres på betryggende måde, således at skibenes sødygtighed ikke bliver nedsat ved overbelastning eller beskadigelse af skibets

¹ Baseret på data fra undersøgelsen "The safety of bulk carriers and possible legislative initiatives for the European Community", som SPH Global foretog for Europa-Kommissionens GD Transport i 1997.

² Bulk carrier safety study', november 1998, Burness Corlett & Partners Ltd.

konstruktion. De skal desuden være egnede til sikker lastning og losning af sådanne ladninger og skal derfor opfylde en række væsentlige egnethedskrav, som er fastsat i den internationale IMO-praksiskodeks for sikker lastning og losning af tørlastskibe. For at virkeliggøre disse mål skal terminaler indføre og vedligeholde et kvalitetsstyringssystem efter ISO 9000-standardserien. Det skal bemærkes, at det ifølge den internationale konvention om sikkerheden til søs (SOLAS) påhviler rederier at indføre og vedligeholde et internationalt sikkerhedsstyringssystem, såvel på land som om bord på de skibe, der har i drift.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- For beskæftigelsen
- For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder
- For virksomhedernes konkurrenceevne

Forslaget ventes at have en gunstig virkning for beskæftigelsen, da terminalerne kan få brug for yderligere ressourcer til at oprette og implementere deres kvalitetsstyringssystem. Endvidere kræver IMO's praksiskodeks, at der udpeges en terminalrepræsentant, som skal have den fornødne uddannelse og kompetence til at overvåge lastning og losning fra en sikkerhedssynsvinkel.

Virkningerne for branchens konkurrenceevne ventes af være positive, eftersom bedre kommunikation og samarbejde mellem terminaler og skibe ikke blot sikrer, at selve lastningen og losningen foregår på betryggende måde, men også forventes at reducere risikoen for ulykker og skader og, hvad der deraf følger af forsinkelser og omkostninger. Endvidere må indførelse af egnethedskrav for anløbende bulkskibe forventes at være med til at forhindre, at ikke-forskriftsmæssige affældige bulkskibe besejler EU's havne. EU-terminalerne kan ved at forbedre deres kvalitetsimage fastholde eller endda styrke deres konkurrencemæssige situation.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Af de ovenfor anførte årsager og af hensyn til sikkerheden skelnes der i direktivets anvendelsesområde ikke mellem skibe, terminaler eller rederier af forskellig størrelse. De størstedelen af kravene er af proceduremæssig karakter og tilsigter at forbedre kommunikation og samarbejde mellem skib og terminal for at sikre, at ladningen håndteres på betryggende måde, anses det hverken for nødvendigt eller ønskeligt at foretage en sådan skelnen. Tværtimod vil en sådan skelnen skabe et tostrengt sikkerhedssystem og indebære fare for forvriddning af konkurrencen.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

Med udgangspunkt i et arbejdsdokument fra marts 1999 har Kommissionen hørt erhvervsorganisationer om forslaget hovedmål og -principper. Alle de nedenfor anførte organisationer har fået tilsendt dette arbejdsdokument og er blevet indbudt til at fremkomme med kommentarer og forslag, enten på møder, der er afholdt med det formål, eller skriftligt. Generelt har reaktionerne på Kommissionens lovgivningsinitiativ været positive.

6.1 **European SME Business organisations**

Hovedprincipper og -mål for Kommissionens forslag blev forelagt for en række europæiske erhvervsorganisationer på et høringsmøde, som Kommissionens GD for Erhvervs politik (tidligere GD XIII) afholdt den 23. februar 1999. Dette blev fulgt op ved, at ovennævnte kommissionsdokument blev rundsendt til disse organisationer til kommentering.

6.2 **Sammenslutninger, der repræsenterer rederiers interesser (ECSA, BIMCO, INTERCARGO) samt terminalers (ESPO, FEPOR, EUROFER, ICHCA, International Dry Bulk Terminals Contact group), arbejdstageres (FST), shippingfirmaers (ESC), skibsværfters (CESA) og klassifikationsselskabers interesser (IACS)**

Førnævnte arbejdsdokument med Kommissionens tanker om hovedprincipper og -mål for lovgivningsforslaget blev rundsendt til alle disse organisationer, fulgt op af et høringsmøde, som Kommissionens GD for Transport afholdt 6. april 1999. Den 9. april 1999 fandt der endnu en uformel udveksling af synspunkter sted ved en workshop, som FEPOR og ESPO havde tilrettelagt i samarbejde med Kommissionen.

Erhvervsorganisationerne i almindelighed og skibsrederne i særdeleshed hilste Kommissionens forslag velkommen som et aktuelt og godt initiativ og støttede hovedmålene i arbejdsdokumentet.

Nogle af erhvervslivets spørgsmål hang sammen med det planlagte anvendelsesområde, dvs. størrelsen af de omfattede skibe og terminaler og typen af faste bulklaste. Erhvervslivet bad videre om, at der af hensyn til den praktiske brug og gennemskueligheden blev stillet en komplet oversigt over alle bindende krav vedrørende sikker lastning og losning af tørlastskibe til rådighed i ét dokument, herunder de krav i SOLAS-konventionen og BLU-koden, der er indarbejdet i det nye direktiv. Transportarbejdernes fagforeninger og terminalrepræsentanterne bad Kommissionen om at indarbejde foranstaltninger til forbedring af arbejdssikkerheden for de ansatte ved terminalerne, når der arbejdes om bord på skibene, i forslaget. Som beskrevet i begrundelsen til det nu foreliggende forslag er arbejdstagernes sundhed og sikkerhed allerede omfattet af en lang række EU-foranstaltninger, så det ikke anses for påkrævet at medtage flere foranstaltninger, der specifikt angår terminalpersonalets sundhed og sikkerhed, i det foreliggende forslag. Branchen var enig i, at der i dette direktivforslag ikke skulle indarbejdes bestemmelser om håndtering af faste bulklaste, der indebærer kemiske risici.

Branchen havde divergerende meninger om forslaget om, at terminaler skal indføre og vedligeholde et kvalitetsstyringssystem. Rederierne gik stærkt ind

for, at terminaler skal have en styringssystem, der modsvarer den ISM-kode, som rederne skal opfylde, mens nogle af de terminaldrivende var mere skeptiske og fandt, at det skulle være frivilligt for terminalerne at indføre et kvalitetsstyringssystem.

6.3 **Den Europæiske Forsikringskomité (CEA)**

Den Europæiske Forsikringskomité blev hørt på bilateral basis den 28. maj 1999. CEA var godt tilfreds med Kommissionens forslag, eftersom det kan indvirke positivt på antallet af forsikringskrav i forbindelse med skader, der opstår under lastning og losning af skibe og som følge af skibsforlis, tab af menneskeliv og mistet ladning.

6.4 **Alliance of Maritime Regional Interests in Europe (AMRIE)**

AMRIE er blevet hørt om hovedprincipper og - mål i det foreliggende forslag i forbindelse med de regelmæssige bilaterale møder mellem GD TRANS og AMRIE. Derefter indsendte AMRIE sine bemærkninger skriftligt den 8. juli 1999 og erklærede, at man generelt var for den foreslåede foranstaltning, da den bygger på princippet om at gøre bestemmelserne i en IMO-resolution obligatoriske inden for EU.