



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.02.1998
KOM(1998) 71 endelig udg.

98/0064 (SYN)

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM
BETINGELSER FOR AT DRIVE RO-RO-FÆRGER
OG HØJHASTIGHEDSPASSAGERFARTØJER
I FAST RUTEFART I FÆLLESSKABET**

(forelagt af Kommissionen)

INDHOLDSFORTEGNELSE

BEGRUNDELSE.....

GENEREL INDLEDNING.....

LOVGIVNINGENS FORMÅL OG RÆKKEVIDDE.....

BERETTIGELSEN AF ET RÅDS DIREKTIV.....

DIREKTIVETS INDHOLD.....

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER.....

RETSAKT

AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG.....

FINANSIERINGSOVERSIGT.....

KONSEKVENSANALYSE.....

BEGRUNDELSE

GENEREL INDLEDNING

1. Når spørgsmålet om sikkerheden på færger er blevet drøftet i Rådet efter skibskatastroferne med bl.a. "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star" og "Estonia", har medlemsstaterne altid benyttet lejligheden til at understrege, at borgerne hovedsagelig betragter denne form for befordring som offentlig transport til søs. Det er grunden til, at Rådet efter den seneste tragedie gav udtryk for, at det var fast besluttet på at give passagerer, der rejser til og fra havne i EF, de bedst mulige garantier for sikkerheden. Rådet var klar over, at de sikkerhedskrav, der gælder for ro-ro-færger i udenrigsfart, er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og at man ikke på kort sigt kunne forvente en EF-dækkende harmonisering af disse regler (jf. punkt 6), og Rådet mente derfor, at den bedste løsning for at opnå en konsekvent håndhævelse i praksis af internationalt vedtagne sikkerhedsstandarder på bestemte ro-ro-færgeruter ville være på EF-plan at indføre en udvidet tvungen ordning med obligatoriske syn.

Rådet var desuden af den opfattelse, at det både vil give offentligheden en bedre beskyttelse og øge sikkerheden til søs, hvis ulykker efterforskes hurtigt og grundigt. Visse medlemsstater har negative erfaringer med hensyn til efterforskning af ulykker, fordi de ikke har fået mulighed for at deltage i det ønskede omfang i efterforskningen af ulykker, der er indtruffet på færger i fast rutefart på deres havne, og som involverer deres borgeres sikkerhed. Det skyldes, at ansvaret for en sådan efterforskning i dag udelukkende ligger hos det berørte fartøjs flagstat, når en ulykke indtræffer uden for territorialfarvandet. Derfor mente Rådet, at problemet måtte søges løst på EF-plan.

2. For at imødekomme ovennævnte hensyn anmodede Rådet¹ Kommissionen om at forelægge forslag til rådeafgørelser om:

¹ Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger (94/C 379/05) (EFT nr. C 379 af 31.12.1994, s. 8).

- fremskyndet obligatorisk anvendelse af ISM-koden på al ro-ro-passagerfærgesfart på ruter til eller fra europæiske havne;
- obligatorisk registrering af passagererne på alle ro-ro-passagerfærger i fast rutefart på europæiske havne;
- en udvidet ordning med obligatoriske syn, herunder operationelle inspektioner osv., for alle ro-ro-passagerfærger, som besejler havne i EF, før de indsættes på en ny rute og derefter med jævne mellemrum;
- regler for medlemsstaternes kontrol med sikkerheden på alle ro-ro-passagerfærger, der besejler europæiske havne; reglerne skal være forenelige med folkeretten og behovet for at undgå vilkårlig indgriben i handelsfriheden, og give ret til at efterforske ulykker til søs som omtalt i de relevante resolutioner, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Rådets synspunkter deles af Europa-Parlamentet².

Med hensyn til den første anmodning fremsendte Kommissionen i 1995 til Rådet og Europa-Parlamentet et forslag til en rådsforordning, der hurtigt skulle gøre ISM-koden obligatorisk for ro-ro-færger, der besejler EF-havne. Forslaget blev vedtaget af Rådet som Rådets forordning (EF) nr. 3051/95³.

Med hensyn til den anden anmodning fremsendte Kommissionen i 1996 til Rådet og Europa-Parlamentet et forslag til et rådsdirektiv om registrering af de ombordværende på passagerskibe; Rådet vedtog en fælles holdning til dette forslag den 10. december 1997⁴.

For så vidt angår de to øvrige anmodninger undersøgte Kommissionen, hvordan man bedst kunne opfylde Rådets hovedmålsætning, nemlig i videst muligt omfang at imødekomme borgernes legitime forventninger til sikkerheden på

² Rådets resolution af 1. februar 1996 om sikkerhed til søs (EFT nr. C 47 af 19.2.1996, s. 27).

³ Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse på ro-ro-passagerfærger (EFT nr. L 320 af 30.12.1995, s. 14).

⁴ Fælles holdning (EF) nr. .../.. (EFT nr. C af, s....).

færgeruter i europæiske farvande og medlemsstaternes legitime opfattelse af deres ansvar for beskyttelsen af offentligheden på færgeruter til og fra deres havne.

Kommissionen havde valget mellem to mulige løsninger for at efterkomme Rådets ønsker. Man kunne enten begrænse retten til at drive denne form for offentlig befordring til søs til kun at gælde operatører i EF, som i henhold til EF-retten ville være forpligtet til at opfylde de højest mulige sikkerhedskrav, eller man kunne indføre en ordning gældende for alle skibe i fast rutefart på havne i EF, uanset hvilket flag de fører.

I overensstemmelse med selve idéen med det indre marked og ønsket om at føre en åben markedspolitik valgte Kommissionen den sidstnævnte løsning.

Kommissionen mener, at den mest hensigtsmæssige løsning på den af Rådet stillede opgave bør være at undgå at sondre mellem færgetrafik på udenrigsruter og indenrigsruter, og at anvende de samme regler på alle færger og selskaber, der opererer på samme vilkår uden hensyntagen til skibets flag eller selskabets nationalitet. Derfor har Kommissionen valgt at udforme reglerne som et direktiv⁵ indeholdende et sæt regler, som kan sikre den fornødne kontrol med alle ro-ro-færger i fast rutefart på havne i Europa, og som i videst muligt omfang er baseret på internationalt vedtagne regler og principper. Opfyldelse af disse krav er en betingelse for at kunne drive rutefart på en havn i en medlemsstat. Samme fremgangsmåde blev fulgt i forbindelse med forordning (EF) nr. 3051/95, da ISM-koden blev gjort obligatorisk for ro-ro-færger.

3. Kommissionen vil gerne understrege, at hensynet til sikkerheden er hovedformålet med direktivet, men den kan dog ikke se bort fra de konkurrencemæssige aspekter. Fair konkurrence uden nogen form for fordrejninger i det sikrest mulige miljø er et nødvendigt krav ikke blot i relation til trafikken mellem medlemsstaternes havne, men også på de enkelte ruter inden

⁵ Et sådant forslag til direktiv indgår i Kommissionens lovgivningsprogram for 1997.

for en medlemsstat, hvor færger, der fører medlemsstaters flag, opererer i direkte konkurrence dels med hinanden, dels med fartøjer, der er registreret under tredjelandes flag. Eftersom højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på havne i EF, drives i direkte konkurrence med eller i kombination med ro-ro-passagerfærger, bør direktivet efter Kommissionens opfattelse også gælde for sådanne fartøjer. Rådet fulgte samme fremgangsmåde ved at placere højhastighedspassagerfartøjer på lige fod med ro-ro-færger, da det skulle tage stilling til forslaget til direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁶.

4. For at håndhæve internationalt vedtagne standarder og principper over for alle færger, uanset hvilket flag de fører, henvender Kommissionen sig først og fremmest til medlemsstaterne i disses egenskab af "værtsstater". I relation til det foreliggende direktiv vil enhver medlemsstat, hvis havne besejles i fast rutefart af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, blive betragtet som en "værtsstat".

Begrebet "værtsstat" er baseret på nogle specifikke havnestatsforpligtelser, som visse medlemsstater allerede i dag varetager i henhold til den nationale lovgivning. De i det foreliggende direktiv anførte værtsstatsforpligtelser vil blive implementeret via relevante havnestatsforpligtelser, der pålægges alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, uanset hvilket flag de fører, som en betingelse for at kunne sejle i fast rutefart på en havn i en medlemsstat. Medlemsstater, der fungerer som værtsstater, vil således kunne sikre, at skibe og fartøjer, der sejler i denne form for trafik, rent faktisk overholder de internationale obligatoriske krav og EF-kravene i henhold til det foreliggende direktiv.

5. Før et fartøj indsættes i fast rutefart på en værtsstats havne, bør værtsstaten have fyldestgørende garanti for, at de internationale standarder og visse specifikke EF-krav til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer og til deres

⁶ Fælles holdning (EF) nr. 33/97 af 17. juni 1997 (EFT nr. C 293 af 26.9.1997, s. 1).

besætning og ledelse er opfyldt. Det kan ikke fuldstændigt overlades til flagstaten at kontrollere, at kravene er opfyldt, eftersom værtsstaten har en forpligtelse til at beskytte sine borgeres sikkerhed i fornødent omfang, når de benytter denne rutetrafik til og fra værtsstatens havne som en udvidelse af det offentlige transportsystem. Kontrollen kan heller ikke udelukkende foretages i henhold til procedurerne for havnestatskontrol, der jo fungerer på grundlag af stikprøver og ikke kan sikre en grundig kontrol af alle lovfæstede krav (jf. punkt 8).

6. Det foreslåede direktiv griber ikke ind i flagstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til folkeretten i relation til skibe, der fører deres flag og sejler i færgefart. Direktivet skal blot sikre, at hvor der er tale om fast rutetrafik på havne i EF, gælder samme sikkerhedsstandarder for alle selskaber, uanset deres nationalitet og deres flådes flag.

Med henblik herpå vil alle færger og fartøjer, der sejler i fast rutesfart på havne i EF, indirekte blive pålagt nogle yderligere krav ud over dem, der er fastsat i SOLAS-konventionen. Disse krav vil betyde, at færger og fartøjer, der sejler i udenrigsfart under tredjelandes flag, får samme driftsmæssige vilkår som færger og fartøjer, der sejler under EF-flag, og at man undgår forskellige inspektionsordninger afhængigt af, hvor ruten går hen. I øjeblikket sondres der i EF-retten mellem skibe og fartøjer, der sejler under EF-flag, og skibe og fartøjer under tredjelandes flag, for så vidt angår forpligtelsen til kun at benytte en anerkendt organisation til at varetage lovfæstede opgaver og håndhæve krav til design, konstruktion og vedligeholdelse af disse skibe og fartøjer. I det foreliggende direktiv er denne sondring ophævet for ro-ro-færgers og højhastighedspassagerfartøjers vedkommende.

Ved at indføre en ensartet inspektionsordning baseret på HSSC-retningslinjerne ønsker Kommissionen at placere ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i udenrigsfart, på lige fod med de skibe og fartøjer, der sejler i indenrigsfart.

Kommissionen ønsker at understrege, at når den i det foreliggende direktiv foreslår indført yderligere krav (som er vedtaget internationalt i IMO og

anbefales kraftigt af denne organisation), er formålet at afklare forholdene i en særlig europæisk niche på søtransportmarkedet ved at placere alle selskaber på lige fod og opnå det højest mulige sikkerhedsniveau inden for den pågældende niche. Kommissionen har ikke til hensigt at udvide de obligatoriske krav til også at gælde for passagerskibe, der ikke sejler i fast udenrigsfart. Man skal således være opmærksom på, at da Rådet tog stilling til direktivet om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, anmodede det samtidig IMO om at fastlægge en harmoniseret fortolkning af SOLAS-reglerne. Det vil næppe lykkes IMO at opfylde en så ambitiøs målsætning før tidligst i 2005 på grund af de gældende procedurer for vedtagelse af ændringer af konventionen.

7. Kommissionen vil gerne påpege, at det i overensstemmelse med folkeretten kunne anses for rimeligt, at havnestaten pålægger skibe, der fører en anden stats flag, visse forpligtelser. I denne sammenhæng henvises der til MSC-cirkulære 606 om havnestatens medvirken ved SOLAS-undtagelser; der er tale om et cirkulære udstedt af IMO's Komité for Sikkerheden på Søen. I dette cirkulære henstilles det, at flagstater, før et af deres fartøjer indsættes på en rute til eller fra en havn i en anden stat end flagstaten, arbejder sammen med havnestaten om at løse eventuelle uoverensstemmelser om betimeligheden af en sådan undtagelse. Af hensyn til sikkerheden må princippet i denne IMO-henstilling gælde for alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, når de sejler i fast rutefart på havne i EF.
8. Et af Rådet påpeget væsentligt formål opfyldes med det foreliggende direktiv, nemlig at sikre, at medlemsstaterne får vished for, at alle sikkerhedsmæssige krav til et skib eller fartøj, der ønskes drevet i fast rutefart på deres havne, er opfyldt, før det tages i drift, og at dette i øvrigt kontrolleres med jævne mellemrum.

Det formål ville ikke kunne opfyldes med en ændring af direktivet om havnestatskontrol⁷. Det skal understreges, at den havnestatskontrolordning, der er

⁷ Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for foreningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol). (EFT nr. L 157 af 7.7.1995, s. 1).

fastsat i henhold til nævnte direktiv, implementerer SOLAS-, MARPOL- og ILO-konventionernes bestemmelser om havnestatskontrol i EF⁸. Dette folkeretlige grundlag er baseret på begrebet "begrundet mistanke" som motiv til at foretage inspektioner og udgør ikke det fulde retsgrundlag for at foretage en systematisk vurdering af et skibs eller et fartøjs stand eller udføre inspektioner, før det tages i drift og efterfølgende med jævne mellemrum. Desuden er inspektionerne i henhold til denne ordning begrænset til skibe under udenlandsk flag. Havnestatskontrol anerkendes som værende et effektivt og værdifuldt redskab, men den har sine begrænsninger, som der med det foreslåede direktiv søges taget højde for ved, ud over retten til at tilbageholde et skib i henhold til direktivet om havnestatskontrol, at give ret til at forhindre et skib eller fartøj i at sejle, så længe betingelserne for at sejle i fast rutefart ikke er opfyldt. Havnestatskontrol gennemføres som en efterfølgende kontrol og kan kun benyttes til at tilbageholde et skib i en havn, hvis der konstateres fejl eller mangler, der berettiger til at tilbageholde det. Det har således forsinket effekt med hensyn til udbedring af fejl og mangler. Inspektioner forud for idrifttagningen vil derimod have en præventiv virkning og er en sikrere og positiv, forebyggende fremgangsmåde, fordi de giver garanti for, at eventuel manglende opfyldelse af krav påpeges og afhjælpes, før skibet eller fartøjet tages i drift.

Direktivet griber hverken ind i eller ændrer ved medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser til i deres egenskab af havnestater eller værtsstater at inspicere en ro-ro-færge i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv 95/21/EF. Der skal dog tages behørigt hensyn til den udvidede inspektionsordning, der indgår i direktivet. En udvidet inspektionsordning, som består i en mere detaljeret årlig inspektion baseret på ikke-obligatoriske retningslinjer, og som gælder for passagerskibe, der sejler i fast rutefart, indgår i forvejen i ordningen om havnestatskontrol i EF⁹. Disse retningslinjer giver imidlertid ikke mulighed for en grundig inspektion af passagerskibet, eftersom

⁸ Direktivet om havnestatskontrol implementerer i realiteten den havnestatskontrolordning, der er fastlagt i IMO-resolution A.787(19), i EF.

⁹ Artikel 7 og bilag V i Rådets direktiv 95/21/EF.

havnestatskontrolinspektionerne ikke må hindre skibets drift. Retningslinjerne tager især sigte på afprøvning af alarmsystemer, brandøvelser og driftsmæssige krav.

Man må heller ikke glemme, at i henhold til EF-ordningen med havnestatskontrol er den kompetente myndighed i en medlemsstat kun forpligtet til at udføre årlige inspektioner på mindst 25% af alle individuelle udenlandske skibe, uanset flag, der anløber medlemsstatens havne. Det betyder, at det er umuligt at sikre effektiv håndhævelse af en sådan udvidet havnestatskontrolinspektion af alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på en havn i en medlemsstat. Desuden skal man være opmærksom på, at det foreliggende direktivforslags anvendelsesområde adskiller sig fra det, der er anført i artikel 7 i direktivet om havnestatskontrol.

Det sidstnævnte refererer til passagerskibe i udenrigsfart (i fast rutefart som anført i artikel 7, stk. 1, eller blot på grund af skibets kategori, som anført i bilag V, hvortil der henvises i artikel 7, stk. 1), mens det førstnævnte skal gælde for ro-ro-færger (en underkategori af kategorien "passagerskibe") og højhastighedspassagerfartøjer både i fast udenrigsfart og i fast indenrigsfart.

Af ovennævnte grunde og for at gøre direktivet fuldstændigt dækkende opereres der, som anmodet af Rådet, i det foreliggende forslag med en ordning med specifikke syn, som også tager skyldigt hensyn til de retningslinjer for havnestatskontrol, som er udarbejdet for sådanne skibe.

For at undgå unødvendige gentagelser af inspektioner og tage højde for det forhold, at en udvidet havnestatskontrolinspektion er mindre detaljeret og omfattende end inspektionsordningen i dette direktivforslag, bør medlemsstaterne efter Kommissionens opfattelse undlade at anvende den udvidede inspektionsordning på skibe og fartøjer, der er omfattet af og opfylder bestemmelserne i det foreliggende direktiv.

Ved at undlade at udføre disse udvidede inspektioner hvert år vil havnestatskontrolinspektørerne i højere grad kunne koncentrere indsatsen på at

inspicere skibe, der ikke lever op til den krævede standard, hvilket er hovedformålet med direktivet om havnestatskontrol. På den anden side erkender Kommissionen, at visse medlemsstater vil være nødsaget til at ansætte flere skibsinspektører for at sikre effektiv håndhævelse af de nye krav vedrørende syn. Eftersom formålet er at sikre liv og lemmer for de mange borgere, der benytter denne form for søtransport, burde det ikke være en uoverkommelig opgave for medlemsstaterne.

9. Med det foreslåede direktiv forsøger man også at følge modellen fra ISM-koden. ISM-koden giver de enkelte flagstater et redskab i hænde til at sikre, at fartøjer, der fører deres flag, opfylder internationale standarder om sikkerhedsledelse, men det er ikke usandsynligt, at den håndhæves mindre effektivt, hvis flagstaten ikke er den stat, hvori det selskab, der driver skibene eller fartøjerne, har hjemsted. ISM-koden omhandler selskabets ansvar og forpligtelser, mens det foreslåede direktiv lægger vægt på behovet for en effektiv kontrol fra værtsstatens side og indirekte fra den involverede flagstats side for at sikre, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer og deres besætning opfylder de lovfæstede internationale krav. Bevisbyrden med hensyn til at bevise, at fartøjet opfylder betingelserne for at sejle i fast rutefart, vil dog i højere grad ligge hos selskabet end hos værtsstaten. I forbindelse med den "kvalitetskampagne" for skibsfarten, som Kommissionen¹⁰ iværksatte i november 1997, og som fuldt ud bakkes op af europæiske rederier, skulle det næppe volde selskaber, der leverer skibsfartstjenester af den fornødne kvalitet, besvær at fremlægge et sådant bevis for, at deres skibe og fartøjer opfylder kravne.

¹⁰ Kommissær Neil Kinnocks indlæg på IMO's 20. generalforsamling den 17. november 1997 i London.

LOVGIVNINGENS FORMÅL OG RÆKKEVIDDE

10. Hovedformålene med det foreslåede direktiv er rent konkret på grundlag af fælles vedtagne principper at opnå en mere ensartet fortolkning af internationale sikkerhedskrav, sikre effektiv håndhævelse af disse krav og af den relevante EF-lovgivning og skabe den fornødne gennemsigtighed i betingelserne for at drive rutetrafik med ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer til og fra havne i en medlemsstat til gavn for alle involverede parter, både værtsstatens og flagstatens administrationer og selskaberne.

Det foreslåede direktiv tager sigte på:

- at opregne alle de betingelser vedrørende sikkerhed til søs, som et selskab, der driver ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på europæiske havne, samt - omend kun indirekte - en flagstat, hvis flag sådanne skibe eller fartøjer fører, skal opfylde,
- at indføre en ordning for kontrol med og inspektion af overholdelsen af alle betingelserne, herunder også driftsmæssige betingelser for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der besejler EF-havne i fast rutefart, før de tages i drift og efterfølgende med jævne mellemrum,
- at sikre, at værtsstater kan deltage i alle efterforskninger af ulykker og uheld til søs, der involverer en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der sejler i fast rutefart på en havn i EF,
- at undgå unødvendige udvidede inspektionsprocedurer i forbindelse med havnestatskontrol for færger og fartøjer, som har dokumenteret, at de overholder bestemmelserne i det foreliggende direktiv,
- at gøre det lettere inden for EF at indsætte skibe og fartøjer, der har dokumentation for at opfylde kravene i direktivet, på en bestemt rute samt

at overføre sådanne skibe og fartøjer til anden rutetrafik med tilsvarende driftsvilkår.

11. Direktivets anvendelsesområde er begrænset til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i udenrigsfart eller indenrigsfart til eller fra havne i EF, uanset hvilket flag de fører, men kun såfremt der er tale om fast rutefart. Direktivet indeholder også bestemmelser om, hvilke forpligtelser der påhviler selskaber og besætninger samt flagstatsadministrationer, der er involveret i driften af sådanne færges og fartøjer.

Hensigten med direktivet er at gøre en række principper og krav, som er indeholdt i nogle IMO-resolutioner, obligatoriske for at sikre, at væsentlige sikkerhedshensyn tilgodeses på ro-ro-færges og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på havne i EF. Det er Kommissionens opfattelse, at det er berettiget at gøre det obligatorisk at anvende de relevante bestemmelser i IMO-resolutionerne inden for denne niche på søtransportmarkedet, fordi det er nødvendigt at operere med visse behov for standarder for sikkerhed og efterforskning af ulykker.

Der er rigeligt med eksempler på, at divergerende fortolkninger af de internationale sikkerhedsstandarder fra flagstatsadministrationernes side medfører usikkerhed og manglende konsekvens, hvilket svækker værdien af en automatisk gensidig anerkendelse af SOLAS-certifikater, der udstedes af disse administrationer.

Det gælder både forskelle i fortolkning mellem EF-medlemsstater indbyrdes og mellem EF-medlemsstater og tredjelandeflagstater. Det foreslåede direktiv indeholder bestemmelse om en fælles vurdering af relevante sikkerhedsregler med deltagelse af alle direkte berørte parter med det formål at kunne operere med gensidigt anerkendte sikkerhedsstandarder.

Det foreslåede direktiv er udformet med henblik på at undgå forskelsbehandling mellem fartøjer, der fører en EF-medlemsstats flag, og fartøjer, der fører andre stater flag. Kommissionen mener, at det er nødvendigt at sikre en høj standard

for beskyttelsen af offentligheden på alle ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på havne i EF, uanset hvilket flag de fører. Det er derfor ikke hensigten at udelukke fartøjer, der fører ikke-EF-flag, hvis blot de opfylder de nødvendige sikkerhedskrav. Både flagstater og tredjelande, der er involveret som havnestater eller kyststater, vil blive kraftigt opfordret til at deltage i og samarbejde om inspektionsordningen.

Det foreslåede direktiv vil få positive virkninger for de selskaber, der driver rutetrafik, fordi de på forhånd vil vide, hvilke betingelser de selv og deres skibe og fartøjer skal opfylde for at kunne tilbyde rutetrafik til og fra havne i EF. De vil også i sikkerhedsmæssig henseende blive stillet lige med konkurrenter, der besejler samme rute, uanset nationalitet og flag.

Det er ikke hensigten med direktivet, at et skib eller fartøj, der af en værtsstat har fået bekræftelse på, at det opfylder betingelserne for at sejle i fast rutefart på en bestemt havn, automatisk kan besejle en anden fast rute på en havn i EF, men det indeholder bestemmelse om, at der, når det samme skib eller fartøj skal indsættes på andre tilsvarende ruter, bør tages hensyn til en sådan tidligere udstedt bekræftelse, så man undgår overflødige gentagelser af alle procedurerne.

12. Det foreslåede direktiv bygger i fuldt omfang på en internationalt accepteret IMO-kode for efterforskning af ulykker til søs og tilsigter at indføre en ordning, der kan fjerne de hindringer, som i dag eventuelt stadig kan afskære værtsstaten fra at blive inddraget i en hurtig og grundig efterforskning af en ulykke til søs. Uden for værtsstatens territorialfarvand afhænger denne stats mulighed for at deltage i efterforskningen af en ulykke, der involverer dens egne borgere, i øjeblikket udelukkende af flagstatens eller kyststatens velvilje. Dette forhold vil blive ændret i et vist omfang med det foreslåede direktiv.

For så vidt angår tredlandeflagstater, griber det foreslåede direktiv ikke ind i deres ret til at gennemføre efterforskningen efter deres egne regler, men det kræver som en forudsætning for, at et selskab kan få lov at besejle en fast færgerute, at flagstaten giver en retligt bindende accept af værtsstatens ret til fuldt ud at deltage i efterforskningen af en ulykke, også selv om den pågældende ulykke er indtruffet uden for værtsstatens indre farvande eller territorialfarvand.

Kommissionen erkender, at hvor det drejer sig om ulykker, der indtræffer i et tredjelandes territorialfarvand, giver det foreliggende direktiv ingen garanti for, at en værtsstat inddrages i efterforskningen, såfremt det involverede skib fører et tredjelandes flag. Grunden er, at hvis både kyststaten og flagstaten i et sådant tilfælde er ikke-EF-lande, vil værtsstatens mulighed for at deltage i efterforskningen afhænge af, i hvor høj grad kyststaten respekterer de samarbejdsprincipper, der er fastsat i koden for efterforskning af ulykker til søs.

Kommissionen er desuden helt indforstået med, at en berettiget og legitim inddragelse af værtsstaterne i efterforskning af ulykker til søs, som indtræffer i EF-farvande og tilstødende farvande, ikke kun bør begrænses til at gælde ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer.

Med en henvisning til Rådets officielle anmodning om at beskytte medlemsstaternes interesser for så vidt angår al fast færgefart på deres havne samt IMO's vedtagelse for nylig af koden for efterforskning af ulykker til søs betragter Kommissionen det foreliggende direktiv som et første skridt i retning af en mere generel anvendelse af denne kode.

På grundlag af erfaringerne med anvendelsen af det foreliggende direktiv vil Kommissionen på et passende tidspunkt i tæt samarbejde med medlemsstaterne overveje, hvilke yderligere skridt der er behov for på EF-plan for at sikre en effektiv implementering af koden i forbindelse med alle ulykker og uheld, der involverer skibe, uanset type og flag, og som indtræffer i farvande, hvori EF har interesse.

13. Ifølge det foreslåede direktiv skal selskaberne samarbejde direkte med flagstatsadministrationen, og medlemsstaterne skal underrette tredjelande om de EF-krav, der gælder for selskaber, der ønsker at operere eller fortsætte med at operere inden for denne specifikke niche på det europæiske søtransportmarked. Kommissionen mener, at det er nødvendigt for at sikre tilstrækkeligt samarbejde fra tredjelandeflagsstats side, således at skibe og fartøjer, der fører deres flag, kan besejle havne i EF under fuld overholdelse af væsentlige sikkerhedskrav. Hvis selskaberne på grund af manglende samarbejdsvilje fra flagstatens side ikke kan dokumentere, at de overholder kravene, kan de under disse omstændigheder være nødsaget til at registrere under et flag fra et andet land, som deler den opfattelse af sikkerhedsreglerne, der er fremherskende på EF-plan.

BERETTIGELSEN AF ET RÅSDIREKTIV

14.a) *Hvad er målsætningerne for det planlagte forslag i relation til EF's forpligtelser, og i hvilket omfang er der tale om et EF-problem (f.eks. hvor mange medlemsstater er involveret, og hvordan har man hidtil håndteret situationen)?*

EF's forpligtelser i denne sammenhæng går på at forbedre sikkerheden ved søtransport, som anført i traktatens artikel 84, stk. 2, fortolket i forlængelse af artikel 75, stk. 1, litra c). Formålet med den foreslåede EF-aktion er at fastsætte og iværksætte ensartede betingelser for tilladelse til at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i EF, nå op på en ensartet sikkerhedsstandard og sikre, at medlemsstaterne inddrages i rimeligt omfang i eventuelle efterforskninger af ulykker eller uheld til søs, der involverer sådanne skibe og fartøjer.

Ser man på direktivets anvendelsesområde, således som det er defineret i artikel 3, stk. 1, vil direktivet berøre over 500 passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på ca. 275 europæiske havne¹¹.

Millioner af europæiske borgere og mange andre¹², der rejser inden for Europa, benytter denne form for transport til eller fra hundredvis af havne i EF. Næsten alle medlemsstaterne er berørt som enten flagstater eller værtsstater, og de har indført forskellige standarder, især for udenrigsfarten, fordi de internationale konventioner giver myndighederne vide muligheder for selv at fortolke bestemmelserne og benytte sig af undtagelser. Det resulterer igen i forskellige sikkerhedsniveauer på de samme ruter, hvor fartøjerne således kommer til at konkurrere på forskellige vilkår med deraf følgende forskellige omkostninger. Det er derfor vigtigt at indføre en fælles procedure for vurderingen af sikkerhedsvilkårene på de vigtigste færge- og højhastighedspassagerruter i

¹¹ En analyse, foretaget af Kommissionens tjenestegrene på grundlag af krydstogt- og færgestatistikker fra 1996, nåede frem til 549 fartøjer, der sejlede fra 277 havne.

¹² Det fremgik af ovennævnte analyse, at disse fartøjer befordrede 141 818 786 passagerer.

Europa. Det kan man opnå ved hjælp af et sæt klare betingelser, således at selskaberne på forhånd ved, hvilke betingelser de og deres skibe og fartøjer skal opfylde, hvis de vil besejle havne i EF, og ved hjælp af en ordning med specifikke syn, der skal sikre løbende kontrol med, at reglerne overholdes.

Der er således behov for fælles sikkerhedskrav og krav vedrørende syn ikke blot for at opnå et ensartet sikkerhedsniveau, men også for at garantere, at konkurrencen foregår på lige vilkår i EF-farvandene for alle selskaber uanset nationalitet og uanset, hvilket flag deres skibe og fartøjer fører, og uden nogen sondring mellem udenrigsfart og indenrigsfart. Som anført i punkt 8 i den generelle indledning kan disse målsætninger ikke opfyldes ved at foretage ændringer i direktivet om havnestatskontrol.

15.b) *Falder den planlagte aktion ind under EF's enekompetence, eller er det et anliggende, hvor EF deler kompetencen med medlemsstaterne?*

Den planlagte aktion falder ikke ind under EF's enekompetence.

16.c) *Hvad er den mest effektive løsning, når man tager EF's og medlemsstaternes ressourcer i betragtning?*

I betragtning af det indre markeds betydning for passagerskibsfarten består den mest effektive løsning i på EF-plan at fastsætte fælles sikkerhedskrav og krav vedrørende syn.

17.d) *Hvilken konkret merværdi ligger der i den af EF planlagte aktion, og hvad er omkostningerne ved at undlade at gribe ind?*

EF har en væsentlig interesse i at få indført og opretholdt de højest mulige sikkerhedsstandarder i overensstemmelse med folkeretten for en bestemt niche på det europæiske transportmarked, dvs. for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i EF. Der er på EF-plan vedtaget de fornødne regler for passagerskibes konstruktion, herunder også ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer, der sejler i indenrigsfart. Det er ikke tilfældet for skibe, der sejler i udenrigsfart, hvor de internationale konventioner indebærer

betydelige muligheder for dispensationer og divergerende fortolkninger af, hvordan sikkerhedsstandarderne skal implementeres. Europæiske borgere og mange andre, som rejser inden for EF, betragter denne form for befordring som offentlig transport til søs. De bør med rette kunne forvente samme beskyttelsesniveau, uanset hvilken type skib eller hvilken rute de benytter. Derfor er formålet med dette direktiv at håndhæve et ensartet sikkerhedsniveau via en række betingelser, som udelukkende bygger på internationalt accepterede principper, og som skal være opfyldt for, at et selskab kan drive fast rutetrafik på havne i EF samt via en ordning med specifikke syn, der skal sikre, at reglerne er overholdt, før et fartøj indsættes på en rute og efterfølgende med jævne mellemrum.

Omkostningerne ved ikke at gribe ind vil være utilstrækkelig beskyttelse af passagererne med konstant risiko for omfattende tab af menneskeliv og opretholdelse af et system, som er ekstremt kompliceret og uigennemskueligt for operatører inden for EF, samt konkurrencefordrejende vilkår på markedet. De seneste tragedier i europæiske farvande, hvor i alt næsten 2000 mennesker mistede livet, er yderligere bevis på, at der er behov for en aktion på EF-plan.

18.e) *Hvilke former for aktioner (henstilling, finansiel støtte, forordning, gensidig anerkendelse) kan EF iværksætte?*

Internationale forhandlinger om en fuldt harmoniseret lovgivning omkring ro-ro-færgers og højhastighedspassagerfartøjers konstruktion og drift vil ikke kunne afsluttes inden for en acceptabel tidshorisont. Desuden er implementeringen af visse instrumenter såsom en kode for en mere konsekvent efterforskning af ulykker, hvor alle interesserede parter deltager i efterforskningen, fuldstændigt overladt til de enkelte flagstats eget skøn.

Selv om der eksisterede de fornødne bindende internationale regler, ville det fortsat være et væsentligt problem at sikre en konsekvent og effektiv iværksættelse af de vedtagne regler. På grund af de begrænsninger, der ligger i den havnestatskontrolordning, som er fastsat i henhold til internationale konventioner, vil systematisk kontrol og vurdering af disse skibes og fartøjers

sikkerhedsniveau ikke kunne garanteres i nødvendigt omfang ved en ændring af direktiv 95/21/EF. Skal der sikres passagererne inden for denne transportform ensartet og effektiv beskyttelse, er det derfor nødvendigt at indføre bindende foranstaltninger i form af enten et direktiv eller en forordning, der sikrer en løbende vurdering af og tilsyn med det krævede sikkerhedsniveau, og som giver medlemsstaterne ret til at deltage i efterforskningen af alle ulykker, der måtte indtræffe i farvande, hvori EF har interesse. Ved at indarbejde en bredt dækkende EF-ordning i en lovgivningsramme, der kan håndhæves i praksis, undgår man divergerende nationale foranstaltninger.

19.f) *Er der behov for ensartet lovgivning, eller er det tilstrækkeligt med et direktiv, der opstiller generelle målsætninger og overlader gennemførelsen til medlemsstaterne?*

I henhold til proportionalitetsprincippet vil et direktiv være tilstrækkeligt, eftersom det vil fastsætte fælles krav på EF-plan for at sikre ensartet iværksættelse og håndhævelse af internationalt vedtagne regler og principper for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i EF, medens den enkelte medlemsstat selv kan vælge de konkrete og tekniske procedurer for reglernes implementering. Derved overlader det foreliggende direktiv det til de enkelte medlemsstater selv at afgøre, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer bedst til deres nationale system.

DIREKTIVETS INDHOLD

20. Det foreslåede direktiv indeholder krav om, at medlemsstaterne skal kontrollere, at ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der skal sejle i fast rutefart på havne i de pågældende medlemsstater, overholder alle betingelser for at varetage den form for trafik. Det omfatter også kontrol af gyldigheden af alle relevante certifikater, der er udstedt af flagstater, samt en inspektion af skibet eller fartøjet, før det tages i drift. Værtsstaten opfordrer den eller de øvrige værtsstater og eventuelt flagstaten, hvis denne ikke er involveret som værtsstat, til at overvære inspektionen.

21. Selskaberne skal kunne dokumentere, at de opfylder betingelserne, og lade deres skibe og fartøjer inspicere i god tid før rutens planlagte startdato. Et skib eller fartøj må ikke begynde at sejle i fast rutefart, før værtsstaten over for selskabet har bekræftet, at det pågældende skib eller fartøj opfylder alle betingelserne for at besejle den bestemte rute.

Denne bekræftelse gives skriftligt, og det skal fremgå, hvem der har truffet beslutningen og i givet fald på hvilke betingelser. Selskaberne kan klage over værtsstaternes afgørelse om at nægte et skib eller fartøj tilladelse til at besejle en bestemt rute. Såfremt en bestemt rute inden for EF omfatter mere end én værtsstat, skal de pågældende værtsstater samordne varetagelsen af deres forpligtelser i henhold til direktivet. Direktivet kommer til at indeholde overgangsbestemmelser om dokumentation for overholdelse af bestemmelserne for skibe og fartøjer, der i øjeblikket sejler i fast rutefart.

22. En værtsstats bekræftelse på, at et skib eller fartøj opfylder betingelserne for at varetage den pågældende trafik, er fortsat gyldig, så længe selskabet og dets skib eller fartøj overholder betingelserne for den pågældende trafik. Værtsstaten har dog ret til at gennemføre efterfølgende syn uden varsel og har altid ret til at inspicere skibet eller fartøjet i henhold til bestemmelserne i direktivet om havnestatskontrol, hvis der foreligger begrundet mistanke om fejl og mangler.

23. Bekræftelsen på, at et selskab kan indsætte sit skib eller fartøj på en bestemt rute, gøres betinget af, at flagstaten accepterer, at værtsstaten har ret til at foretage eller deltage i alle efterforskninger af ulykker til søs, der involverer det pågældende skib eller fartøj.

24. I det foreslåede direktiv er anført alle de betingelser, et selskab skal opfylde, og de principper, som medlemsstaterne i deres egenskab af værtsstater skal respektere. I direktivet er desuden fastsat en række specifikke krav, der skal sikre ensartet anvendelse af internationale standarder.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER

Artikel 1

I denne artikel defineres direktivets formål: at opstille betingelser for sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i EF og at give medlemsstaterne ret til at deltage i fuldt omfang i alle efterforskninger af ulykker til søs på disse ruter.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitionerne af de centrale begreber i direktivet. Man har med direktivet tilstræbt at sikre den fornødne overensstemmelse med definitionerne i internationale retsinstrumenter såsom SOLAS-konventionen af 1974 og EF-lovgivningen om sikkerhed til søs.

Artikel 3

Denne artikel definerer direktivets anvendelsesområde. Der redegøres for, hvilke skibe og fartøjer der er omfattet af direktivets bestemmelser. Direktivet gælder for alle udenrigsruter samt alle indenrigsruter i havområder, hvor ro-ro-færger sejler mere end 20 sømil fra kystlinjen, medens medlemsstaterne selv kan beslutte også at anvende direktivet på ro-ro-færger, der besejler indenrigsruter inden for 20 sømil fra kystlinjen. Dermed undgår man at skulle indføre undtagelsesbestemmelser for visse skibe og fartøjer, for hvilke det ville være urimeligt eller i praksis umuligt at overholde alle de generelle bestemmelser i direktivet.

Artikel 4

Denne artikel indeholder de regler, som skal følges af de medlemsstater, der fungerer som værtsstater, for at sikre, at selskaber, der driver eller ønsker at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på deres havne, som forudsætning for at få tilladelse hertil overholder bestemmelserne i artikel 5 og 6.

I denne artikel anføres desuden begrundelserne for at nægte sådanne skibe og fartøjer tilladelse til at sejle i fast rutefart samt principperne for værtsstaternes medvirken og procedurerne for informering af selskaberne om deres rettigheder og forpligtelser.

Artikel 5

Denne artikel indeholder de generelle bestemmelser, som alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal opfylde:

Stk. 1 omhandler kravet om at medføre gyldige certifikater. For at sikre det fornødne certificeringsniveau og undgå konkurrenceforvridning kræves det, at alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, uanset hvilket flag de fører, skal opfylde de i henhold til EF-retten gældende forpligtelser for skibe og fartøjer, der fører en medlemsstats flag, eller udelukkende for skibe og fartøjer, der sejler i indenrigsfart. Der er ingen grund til at gøre det mere kompliceret blot for at sikre, at de lovfæstede syn gennemføres nogenlunde ensartet, eftersom regeringerne i forvejen i IMO-resolution A.746(18) opfordres til at gennemføre syn efter de retningslinjer, der er indeholdt i bilaget til resolutionen.

Denne fremgangsmåde griber ikke ind i ratificeringen af protokollen af 1998 om den harmoniserede ordning for syn og certificering.

Stk. 2 omhandler kravene vedrørende disse skibes og fartøjers konstruktion, vedligeholdelse og udrustning.

For at sikre, at skrog, hoved- og hjælpemaskineri og elektriske og automatiske installationer er i en sådan stand, at det ikke forringer skibets eller fartøjets sikkerhed, kræves det, at disse dele konstrueres, vedligeholdes og inspiceres i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en "anerkendt organisation". Disse "anerkendte organisationer" er defineret meget præcist i Rådets direktiv 94/57/EF¹³ som professionelt effektive og pålidelige organisationer, der

¹³ Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed (EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20).

løbende kan føre den nødvendige kontrol med, at de fartøjer, de klassificerer, overholder sikkerheds- og miljøbeskyttelsesstandarder.

Alle skibe og fartøjer skal være udstyret med en sort boks (VDR), for hvilken både de funktionelle krav og tekniske specifikationer er fastsat inden for IMO. På grund af forhold, som ligger uden for medlemsstaternes kontrol, har det endnu ikke kunnet gøres obligatorisk for skibe i henhold til SOLAS-konventionen at medføre en sådan sort boks.

Stk. 3 sikrer, at specifikke regionale krav til stabilitet, som f.eks. kravene i Stockholm-aftalen af 1996, anvendes ensartet for alle ro-ro-færger, der sejler i den pågældende region, uanset flag og uden sondring mellem udenrigsfart og indenrigsfart.

Artikel 6

I denne artikel er fastsat selskabernes forpligtelser.

I henhold til stk. 1 skal selskaberne fremlægge den nødvendige dokumentation for, at de overholder reglerne.

Stk. 2 indeholder krav om, at et selskab ikke må modsætte sig, at værtsstaterne deltager i de i artikel 9 omhandlede efterforskninger af ulykker til søs.

Stk. 3 indeholder krav om, at selskabet på grundlag af sin forpligtelse til at opfylde de krav, EF-værtsstaterne stiller som betingelse for at kunne drive rutetrafik på havne i EF, for hvert enkelt skib eller fartøj, der fører et tredjeland's flag, får flagstatsadministrationens accept og indirekte tilsagn om samarbejde..

Artikel 7

Denne artikel indeholder de vigtigste bestemmelser i direktivet, eftersom den fastsætter procedurer og detaljerede retningslinjer for, hvordan værtsstaterne skal kontrollere dokumentationen for, at direktivets krav er overholdt.

Stk. 1-3 indeholder krav om førstegangssyn, som består i et grundigt syn, inden et skib eller et fartøj indsættes i fast rutefart på en havn i EF, eller inden et år efter direktivets ikrafttræden hvor der er tale om skibe og fartøjer, som i forvejen besejler sådanne ruter, samt hver gang skibets eller fartøjets driftsvilkår ændres. Det foreslås at begrænse gentagelser af disse procedurer til det mindst mulige for skibe og fartøjer, der tidligere er fundet i overensstemmelse med direktivets krav, når disse skibe skal overgå til drift på andre tilsvarende ruter.

Stk. 4 omhandler princippet om uvarslede syn.

Stk. 5 indeholder bestemmelse om, at skibe og fartøjer, som er blevet godkendt ved førstegangssynet og de uvarslede syn, fritages for den udvidede inspektion i henhold til direktivet om havnestatskontrol, dog uden at det indvirker på en havnestats ret til at underkaste et skib en sådan inspektion, når der foreligger begrundet mistanke om fejl og mangler, og i givet fald tilbageholde det i henhold til reglerne om havnestatskontrol.

Artikel 8

Denne artikel omhandler de procedurer, der skal følges under de specifikke syn, samt de kvalifikationer inspektionsholdet skal have, og hvordan holdet skal være sammensat. De vigtigste principper går ud på, at der skal samarbejdes mellem værtsstaterne, at flagstaten skal inddrages, og at man skal undgå, at et skib kommer til at ligge stille længere end højst nødvendigt. Der foreslås veldefinerede sanktioner, hvis der konstateres fejl og mangler, eller hvis der er uoverensstemmelser mellem værtsstaterne om, hvorvidt kravene er opfyldt.

Artikel 9

Denne artikel indeholder krav om, at medlemsstaterne gennem deres lovgivning skal sikre, at de selv og andre medlemsstater kan deltage i alle efterforskninger, der involverer en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der sejler i fast rutefart på deres havne. Når de deltager i en efterforskning, skal de følge IMO-kodens principper for efterforskning af ulykker til søs.

Artikel 10

I denne artikel opregnes en række ledsageforanstaltninger, som skal bidrage til en konsekvent og effektiv implementering af bestemmelserne i artikel 5-7.

I denne forbindelse gælder følgende:

- anvendelsen i praksis af MSC-cirkulære 606 om havnestatens medvirken kan ikke overlades alene til flagstaternes eget skøn (jf. punkt 7 i den generelle indledning),
- henstillingerne til havnestaterne i IMO-resolution A.600(15) om IMO-identifikationsnummeret, som i forvejen er obligatorisk for alle passagerskibe på 100 BT og derover, der sejler i udenrigsfart, og IMO-resolution A.795(19) om navigationsstyring bør gøres obligatorisk for alle ro-ro-færger og fartøjer, der er omfattet af dette direktiv,
- alle disponible data om skib og besætning, driftsvilkår eller begrænsninger, resultaterne af de lovfæstede syn og classesyn samt resultatet af de specifikke syn og rapporter fra havnestatskontrolinspektion bør stilles til rådighed,
- der må fastlægges klare og for selskaberne overkommelige procedurer for bekræftelsen på, at direktivets krav er overholdt,

- myndighederne bør arbejde tæt sammen med selskaberne om godkendelse af en struktur for et integreret system for katastrofeberedskab om bord på skibe, som anbefalet i IMO-resolution A.852(20),
- det er nødvendigt at etablere en hensigtsmæssig grænseflade mellem værtsstaten og de lokale myndigheder, for så vidt angår driftsmæssige restriktioner.

Artikel 11

Stk. 1 omhandler Kommissionens planer om at indføre en gennemsigtigt ordning for at sikre efterfølgende overvågning via en database af de krav, der er indeholdt i det nye direktiv. Til dette formål foreslås oprettet en database, som skal være tilgængelig for alle berørte parter. Det er umagen værd at undersøge, om det system for dataudveksling og -lagring, der er oprettet i forbindelse med Paris-aftalememorandummet (SIRENAC/CAAM), er det mest effektive middel til at efterkomme dette krav.

Stk. 2 skal sikre, at tredjelande underrettes behørigt af værtsstaterne om de betingelser, som ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal opfylde for at kunne sejle i fast rutefart på havne i EF, så de får mulighed for at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på at bistå potentielle selskaber, der driver skibe og fartøjer under deres flag, med fuldt ud at opfylde EF-kravene.

Artikel 12

Denne artikel omhandler det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF¹⁴, og der gøres rede for den procedure, der skal følges, når der i direktivet refereres til udvalgsprocedurer.

Artikel 13

¹⁴ Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT nr. L 247 af 5.10.1993, s. 19).

Denne artikel giver Kommissionen mulighed for i overensstemmelse med den i artikel 12 fastsatte procedure at ændre det foreliggende direktiv for at sikre, at senere ændringer i internationale konventioner eller EF-instrumenter, som træder i kraft efter direktivets vedtagelse, samt IMO-resolutioner, der betragtes som væsentlige i relation til den i direktivet fastsatte ordning, kan anvendes i overensstemmelse med direktivets formål.

Artikel 14 og 15

Disse artikler drejer sig om, hvad hver medlemsstat skal gøre for at efterkomme direktivet.

Artikel 16 og 17

Ingen bemærkninger.

Bilag

I bilag 1 opregnes de specifikke krav, som selskaberne skal opfylde, og som er omhandlet i artikel 6, stk. 1. I denne sammenhæng skal selskaberne basere sig på relevante IMO-resolutioner, hvori de opfordres til at påtage sig specifikke forpligtelser for en sikker færgedrift.

I bilag 2 er opregnet dels de i artikel 4, stk. 3, anførte begrundelser, dels hvilke former for manglende overholdelse af kravene, der vil indebære, at et selskab får forbud mod at drive sit skib eller fartøj på en bestemt rute.

Bilag 3 og 5 indeholder detaljerede retningslinjer for de skibsinspektører, der skal gennemføre de specifikke syn, der kræves i artikel 7.

Bilag 4 opregner de data, der af værtsstaterne skal indsamles om selskaber, skibe og fartøjer, som er synet i overensstemmelse med direktivet, og indlæses i den i artikel 10, stk. 4, nævnte database.

I bilag 6 er fastsat, hvilke kriterier uddannede skibsinspektører skal opfylde.

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM
BETINGELSER FOR AT DRIVE RO-RO-FÆRGER
OG HØJHASTIGHEDSPASSAGERFARTØJER
I FAST RUTEFART I FÆLLESSKABET**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

i henhold til fremgangsmåden i artikel 189C i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, og

i samarbejde med Europa-Parlamentet, og

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg², og

ud fra følgende betragtninger:

Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der vedtages yderligere foranstaltninger for at forbedre sikkerheden ved passagerbefordring til søs;

EF er stærkt foruroliget over skibssulykker, der involverer ro-ro-færger, og som har resulteret i omfattende tab af menneskeliv; personer, der benytter ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer overalt i EF, kan med god ret forvente og må kunne stole på, at sikkerheden om bord er tilfredsstillende;

Rådet opfordrede i sin resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger³ Kommissionen til at forelægge forslag om en ordning med

¹

²

³ EFT nr. C 379 af 31.12.1994, s. 8.

obligatoriske syn og indførelse af regler for kontrollen med sikkerheden på ro-ro-færger;

dette direktiv er i overensstemmelse med medlemsstaternes ret til at stille visse strengere krav end de i SOLAS-konventionen fastsatte til passagerskibe og -fartøjer, der besejler deres havne;

især i lyset af det indre markeds betydning for passagerbefordring til søs er foranstaltninger på EF-plan den mest effektive måde, hvorpå der kan fastsættes et fælles minimumssikkerhedsniveau for skibe overalt i EF;

i betragtning af proportionalitetsprincippet er et rådsdirektiv det rette juridiske instrument, da det giver medlemsstaterne en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse af sikkerhedsstandarderne, samtidig med at det overlader det til hver enkelt medlemsstat at beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer bedst til det nationale system;

skibes sikkerhed er i første række flagstaternes ansvar, og medlemsstaterne kan sikre, at færger og højhastighedsfartøjer, der fører deres flag, opfylder de fornødne sikkerhedskrav; sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold på sådanne skibe og fartøjer, der drives eller ønskes drevet i fast rutefart på medlemsstaternes havne, uanset hvilket flag de fører, kan kun garanteres, hvis medlemsstaterne forlanger, at de lever effektivt op til en række sikkerhedsbestemmelser som forudsætning for, at de må sejle i fast rutefart på medlemsstaternes havne;

dette direktiv er rettet til medlemsstaterne i deres egenskab af værtsstater, og de forpligtelser, der pålægges dem, er baseret på havnestaters specifikke forpligtelser i fuld overensstemmelse med De Forenede Nationers Havretskonvention af 1982 (UNCLOS);

foranstaltninger på EF-plan er den bedste måde, hvorpå man kan sikre obligatorisk håndhævelse af en række principper, der er vedtaget inden for IMO, samtidig med at man undgår konkurrencefordrejning mellem forskellige havne i EF og mellem ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer;

med det formål at forbedre sikkerheden og undgå konkurrencefordrejning bør de fælles sikkerhedskrav gælde for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på både udenrigsruter og indenrigsruter i havområder, hvor det helt klart er praktisk gennemførligt at anvende direktivet, uanset hvilket flag de fører, medens medlemsstaterne har mulighed for at udvide anvendelsesområdet til at omfatte skibe, der sejler i andre havområder, hvis det er praktisk gennemførligt;

selskaber bør på forhånd kende alle de sikkerhedsrelaterede betingelser, de skal opfylde for at drive deres ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer i rutefart i EF; selskaber, som driver ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der er fundet i overensstemmelse med direktivets krav, bør ikke forhindres i at drive fast rutetrafik inden for EF og bør underrettes behørigt herom;

dette direktiv griber ikke ind i en medlemsstats forpligtelse og ret til at inspicere skibe og fartøjer i henhold til bestemmelserne i artikel 5 i Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)⁴;

medlemsstater bør samarbejde om at opfylde deres forpligtelser som værtsstater;

det er nødvendigt at fastsætte ensartede krav til syn og certificering, der foretages af flagstaterne; medlemsstaterne kan finde det nødvendigt kun at overdrage disse opgaver til anerkendte organisationer, der opfylder kravene i Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed⁵;

alle ro-ro-færger, der besejler havne i EF, bør både under bygningen og i hele deres levetid opfylde de relevante klassifikationsstandarder med hensyn til skrogstyrke,

⁴ EFT nr. L 157 af 7.7.1995, s. 1.

⁵ EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 20.

hoved- og hjælpemaskineri og elektriske og automatiske anlæg og bør være monteret med en sort boks (VDR), der opfylder de relevante internationale krav;

regionale krav til stabilitet bør gælde entydigt for alle ro-ro-færger, der sejler i den pågældende region, uanset hvilket flag de fører og uanset sejladsens karakter;

det er selskabernes ansvar som en betingelse for at besejle havne i EF i fast rutefart at kunne fremlægge bevis for, at direktivets krav er overholdt, og at sikre, at medlemsstater kan deltage fuldt ud i alle efterforskninger af skibsulykker i overensstemmelse med bestemmelserne i IMO-koden for efterforskning af ulykker til søs;

det er nødvendigt at kontrollere, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer overholder kravene, ved hjælp af specifikke syn, der varetages af værtsstaterne på grundlag af ensartede procedurer og detaljerede retningslinjer, og som bør udføres af et hold skibsinpektører, før disse færger og fartøjer indsættes på en rute, der er omfattet af kravene i dette direktiv, og derefter med jævne mellemrum;

for at mindske den arbejdsbyrde for selskaberne, der er forbundet med at kontrollere, at skibe og fartøjer opfylder kravene, bør der tages behørigt hensyn til deres drifts- og vedligeholdelsesplaner samt til dokumentation for godkendelse til drift på tilsvarende ruter; skibe og fartøjer, der er blevet synet og godkendt af værtsstaten, bør ikke underkastes udvidede inspektioner i henhold til direktiv 95/21/EF;

medlemsstaterne bør sikre, at deres nationale retssystem gør det muligt for dem og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i efterforskningen af en skibsulykke at deltage i eller samarbejde om sådanne efterforskninger på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden for efterforskning af ulykker til søs, og resultatet af sådanne efterforskninger bør offentliggøres i behørigt omfang i betragtning af den store offentlige interesse omkring ulykker, der involverer passagertrafik;

et sæt ledsageforanstaltninger, der træffes af medlemsstaterne, vil kunne sikre en konsekvent og effektiv iværksættelse af kravene fra både værtsstaters og selskabers side;

Kommissionen er forpligtet til at sikre det fornødne tilsyn med dette direktivs gennemførelse og med, at alle oplysninger om et skib eller fartøj, der er omfattet af dette direktiv, er tilgængelig for alle parter, der har en klar interesse i disse skibes og fartøjers drift, på en overskuelig database, der oprettes af Kommissionen;

Det er nødvendigt at sikre, at alle stater, der er involveret i sejlads på havne i EF, opfylder de samme krav vedrørende sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer og vedrørende efterforskning af ulykker til søs; disse krav strider ikke imod UNCLOS, og tredjelande, der er involveret i driften af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, som er omfattet af dette direktiv, bør af medlemsstaterne informeres om de krav, som i henhold til EF-lovgivningen stilles til selskaber, der ønsker at drive rutetrafik på havne i EF;

der er behov for, at et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne bistår Kommissionen med gennemførelsen af dette direktiv i praksis; det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods⁶, kan varetage den funktion;

dette udvalg kan tilpasse visse af dette direktivs bestemmelser for at tage hensyn til fremtidige ændringer i SOLAS-konventionen, som måtte træde i kraft, og sikre ensartet iværksættelse af ændringer i visse IMO-resolutioner —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

⁶ EFT nr. L 247 af 5.10.1993, s. 19.

Formålet med dette direktiv er at fastsætte betingelser for sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart på havne i EF's medlemsstater og at sikre medlemsstaterne ret til gennemføre, deltage i eller samarbejde om alle efterforskninger af ulykker eller uheld til søs på disse ruter.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv og dets bilag forstås ved:

- (a) "ro-ro-færge": et søgående passagerskib, der er indrettet, så køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end tolv passagerer;
- (b) "højhastighedspassagerfartøj": et hurtigtgående fartøj som defineret i regel X/1 i SOLAS-konventionen af 1974 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer, og som befordrer flere end tolv passagerer;
- (c) "SOLAS-konventionen af 1974": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende protokoller og ændringer;
- (d) "kode for højhastighedsfartøjer": den internationale kode for sikkerhed ved højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i den af IMO's Komité for Sikkerheden på Søen vedtagne resolution MSC 36(63) af 20. maj 1994 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer;
- (e) "rutefart": en række sejlads med ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres mellem de samme to eller flere punkter
 1. enten i henhold til en offentliggjort fartplan

2. eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at det fremtræder som en systematisk række sejlads;
- (f) "havområde": et område som defineret i artikel 4, stk. 2, i Rådets direktiv 98/.../EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe;
- (g) "certifikater": for ro-ro-færger et sikkerhedscertifikat for passagerskibe udstedt enten i henhold til bestemmelserne i SOLAS-konventionen af 1974 eller i henhold til direktiv 98/.../EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, og for højhastighedspassagerfartøjer et sikkerhedscertifikat for højhastighedspassagerfartøjer og en driftstilladelse til et højhastighedspassagerfartøj udstedt i henhold til bestemmelserne i koden for højhastighedspassagerfartøjer, tilligemed de relevante dokumenter for udrustningen og i givet fald undtagelsescertifikater;
- (h) "undtagelsescertifikat": et certifikat udstedt i henhold til regel I A/12(a)(vi) i SOLAS-konventionen af 1974;
- (i) "flagstatens administration": de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet har ret til at føre;
- (j) "værtsstat": en medlemsstat, hvis havne besejles i fast rutefart af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj;
- (k) "udenrigsfart": en sejlads fra en havn i en medlemsstat til en havn uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt;
- (l) "indenrigsfart": sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat;
- (m) "anerkendt organisation": en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler

og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed;

- (n) "selskab": et selskab, der driver en eller flere ro-ro-færger, og hvortil der er udstedt et overensstemmelsesdokument i henhold til artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger, eller som driver højhastighedspassagerfartøjer, og hvortil der er udstedt et overensstemmelsesdokument i henhold til regel IX/4 i SOLAS-konventionen af 1974 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer;
- (o) "kode for efterforskning af ulykker til søs": den kode for efterforskning af ulykker og uheld til søs, som er vedtaget af IMO ved forsamlingens resolution A.849(20) af 27. november 1997;
- (p) "specifikke syn": et syn udført af værtsstaten som anført i artikel 7;
- (q) "skibsinspektør": en offentligt ansat eller anden person, som er behørigt autoriseret af de kompetente myndigheder i en medlemsstat til at udføre syn og inspektioner i tilknytning til certifikaterne, og som opfylder de i bilag 6 fastsatte kriterier for kvalifikationer og uafhængighed;
- (r) "fejl og mangler": forhold, der findes ikke at være i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.

Artikel 3

Direktivets anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der drives i fast rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører, når de sejler i udenrigsfart eller i indenrigsfart i havområder af klasse A.

2. En medlemsstat kan, så vidt det er praktisk muligt, anvende dette direktiv på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i indenrigsfart i andre havområder end de i stk. 1 anførte. I så fald finder de relevante regler anvendelse på alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der drives på samme vilkår uden forskelsbehandling med hensyn til flag, nationalitet eller selskabets hjemsted.

Artikel 4

Anvendelse

1. Hver værtsstat sikrer, at selskaber, der driver eller ønsker at drive ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på en eller flere af dens havne, som en forudsætning for at få tilladelse hertil overholder bestemmelserne i artikel 6, samt at disse selskabers skibe eller fartøjer opfylder kravene i artikel 5.
2. En værtsstat, som efter kontrol i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, finder det godtgjort, at kravene i stk. 1 er opfyldt, bekræfter dette skriftligt over for selskabet og må ikke med henvisning til dette direktiv nægte selskabet tilladelse til at drive sit skib eller fartøj på den pågældende rute.
3. En værtsstat nægter et selskab tilladelse til at drive en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj i fast rutefart på en eller flere af dens havne:
 - hvis de i artikel 5 og 6 anførte betingelser ikke er opfyldt, eller
 - hvis den ikke af flagstaten er blevet konsulteret vedrørende betimeligheden af undtagelser, der er givet, som omhandlet i artikel 10, stk. 1, eller
 - hvis fejl og mangler, der er konstateret ved et af de i artikel 7 anførte specifikke syn, ikke er udbedret tilfredsstillende i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6,

- eller af de i bilag 2 anførte grunde.
- 4. Hvis en værtsstat i henhold til stk. 3 har besluttet at nægte selskabet tilladelse til at drive et skib eller fartøj i fast rutefart, underretter den med en begrundet beslutning selskabet herom samt om dets klageadgang. En klage har ikke automatisk opsættende virkning.
- 5. Værtsstater, der er involveret i samme rutefart, holder kontakt med hinanden med henblik på anvendelsen af bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 5

Krav til ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer

1. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal:
 - a) medføre gyldige certifikater udstedt af flagstatens administration eller af en anerkendt organisation, der handler på dens vegne;
 - b) synes med henblik på udstedelse af certifikater i overensstemmelse med de relevante procedurer og retningslinjer, der er knyttet som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.746(18) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede ordning for syn og certificering, og som er gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse, eller med procedurer, der er udformet med samme formål.
2. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal:
 - a) være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikation i reglerne fra en anerkendt organisation eller regler, der af flagstatens administration accepteres som ækvivalente hermed, vedrørende

konstruktion og vedligeholdelse af skrog, maskineri, elektriske installationer og kontrolanlæg;

- b) være udstyret med en sort boks (VIDR), der kan levere informationer til brug for en eventuel efterforskning af en ulykke. Denne sorte boks skal opfylde de standarder for ydeevne, der er fastsat i IMO-forsamlingens resolution A.861(20) af 27. november 1997, og være i overensstemmelse med de afprøvningsstandarder, der er fastsat i IEC-standard nr. 61996. Der kan dog for sorte bokse, der skal monteres om bord på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der er bygget før dette direktivs vedtagelse, gives dispensation for nogle af kravene. Sådanne dispensationer og de vilkår, på hvilke de kan gives, vedtages i henhold til den i artikel 12 fastsatte procedure.
3. Ro-ro-færger skal opfylde de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt plan og meddelt Kommissionen i henhold til Rådets direktiv 83/189/EØF, tillige med de fælles fortolkninger, der måtte blive vedtaget i henhold til den i artikel 12 fastsatte procedure, når de sejler i den region, der er omfattet af sådanne regionale regler.

Artikel 6

Krav til selskaberne

1. Selskaberne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de særlige krav, der er fastsat i bilag 1 til dette direktiv, overholdes, og fremlægger i overensstemmelse med de i artikel 10, stk. 5, anførte procedurer for de værtsstater, som er involveret i rutefarten, bevis for, at bestemmelserne i dette stykke og i artikel 5 er overholdt.
2. Selskaberne må ikke forhindre værtsstater eller en medlemsstat med en væsentlig interesse i sagen i at gennemføre, fuldt ud deltage i eller samarbejde om enhver efterforskning af en ulykke eller et uheld til søs, som defineret i koden for

efterforskning af ulykker til søs, eller nægte dem adgang til informationer, der er hentet fra den sorte boks på deres færge eller fartøj, som er involveret i en sådan ulykke eller et sådant uheld.

3. For så vidt angår skibe og fartøjer, der fører et tredelands flag, underretter selskabet værtsstaterne om, at den pågældende flagstats administration har accepteret selskabets forpligtelse til at opfylde de af værtsstaterne fastsatte krav som en betingelse for at kunne besejle en eller flere af deres havne i fast rutefart.

Artikel 7

Kontrol af dokumentation for kravenes opfyldelse

1. Hver værtsstat kontrollerer gyldigheden af den dokumentation, der forelægges i henhold til artikel 5 og artikel 6, stk. 1, og udfører førstegangssyn i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag 3 for at forvisse sig om, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet opfylder alle betingelserne for at sejle i fast rutefart på en eller flere af dens havne.
2. Kontrollen af gyldigheden af den dokumentation for overensstemmelse, der fremlægges i henhold til artikel 5 og artikel 6, stk. 1, samt det i stk. 1, anførte førstegangssyn foretages enten inden, skibet eller fartøjet indsættes på en sådan rute, eller senest tolv måneder efter den i artikel 15, stk. 1, anførte dato, såfremt skibet eller fartøjet i forvejen sejler i fast rutefart på medlemsstaternes havne på den pågældende dato.

Når de involverede værtsstater over for selskabet har bekræftet, at en ro-ro-passagerfærge eller et højhastighedspassagerfartøj, der sejler i fast rutefart, opfylder kravene for at besejle den pågældende rute, og ro-ro-passagerfærgen eller højhastighedspassagerfartøjet skal indsættes på en anden rute, der involverer en anden værtsstat, tager denne værtsstat størst muligt hensyn til de tidligere udstedte godkendelser for skibet eller fartøjet. Såfremt denne anden værtsstat finder disse tidligere godkendelser fyldestgørende, og driftsvilkårene for ruterne

er de samme, kan den fritage skibet eller fartøjet for et førstegangssyn, inden det indsættes på den anden rute.

3. Værtsstater foretager også et specifikt syn i overensstemmelse med retningslinjerne for førstegangssyn i bilag 3 hver gang, der på ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, eller hvis der sker ændringer i ledelse eller flag eller overførsel til en anden klasse.
4. Ud over førstegangssyn foretages der to uvarslede specifikke syn i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag 3 i certifikaternes gyldighedsperiode. Mindst et af disse uvarslede syn finder sted under en rutesejls med ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet.
5. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der har gennemgået specifikke syn til den eller de involverede værtsstaters tilfredshed, skal af den eller disse værtsstater fritages for udvidede inspektioner som anført i artikel 7, stk. 4, i Rådets direktiv 95/21/EF og fra udvidede inspektioner udelukkende begrundet i, at de tilhører kategorien "passagerskibe", som anført i bilag V.3 og i artikel 7, stk. 1, i samme direktiv.

Artikel 8

Procedurer vedrørende specifikke syn

1. Administrationerne i to eller flere værtsstater, der er involveret i et specifikt syn af samme skib eller fartøj, samarbejder med hinanden. De specifikke syn foretages af et hold bestående af skibsinspektører fra den eller de involverede værtsstater. Ved et førstegangssyn omfatter holdet også en tilsynsførende fra en anerkendt organisation. Dette hold vurderer ud fra et fagligt skøn og under hensyntagen til retningslinjerne i bilag 5, hvorvidt ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet opfylder kravene i artikel 5 og artikel 6, stk. 1. De indberetter konstaterede fejl og mangler til værtsstaternes administrationer.

2. Værtsstater indbyder, hvis et selskab anmoder derom, administrationen i flagstaten, hvis denne ikke er værtsstat, til at være repræsenteret ved ethvert specifikt syn i henhold til bestemmelserne i dette direktiv.
3. Værtsstater tager ved planlægningen af et førstegangssyn behørigt hensyn til drifts- og vedligeholdelsesplanen for skibet eller fartøjet.
4. Resultaterne af de specifikke syn registreres i en rapport, hvis udformning fastlægges i henhold til proceduren i artikel 12.
5. I tilfælde af varig uoverensstemmelse mellem værtsstater om opfyldelsen af kravene i artikel 5 og artikel 6, stk. 1, meddeler administrationen i en værtsstat, der er involveret i et førstegangssyn, omgående Kommissionen årsagerne til uoverensstemmelsen.

Med mindre Kommissionen inden en måned får meddelelse om, at de berørte værtsstater er nået til enighed, tager den skridt til at træffe en beslutning i overensstemmelse med proceduren i artikel 12.

6. Såfremt der konstateres fejl og mangler, kræver værtsstaterne, at selskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til at udbedre dem omgående eller inden en nærmere fastsat rimelig frist, hvis de ikke indebærer umiddelbar fare for skibets eller fartøjets og dets besætnings og passagerers sikkerhed. Når fejlene og manglerne er udbedret, kontrollerer de berørte værtsstater, at det er sket til deres fulde tilfredshed, og hvis dette ikke er tilfældet, nedlægger de i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, forbud mod at lade færgen eller fartøjet sejle.

Artikel 9

Efterforskning af ulykker

1. Medlemsstaterne fastlægger inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med væsentlig interesse i sagen mulighed for at gennemføre, deltage i eller samarbejde om alle efterforskninger af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på deres havne, for hvilke de er ansvarlige i henhold til dette direktiv.
2. Medlemsstater, der gennemfører, deltager i eller samarbejder om sådanne efterforskninger, sikrer, at efterforskningen afsluttes så effektivt og hurtigt som muligt og under hensyntagen til koden for efterforskning af ulykker til søs.
3. Rapporter indeholdende resultaterne af sådanne efterforskninger offentliggøres og meddeles Kommissionen.

Artikel 10

Ledsageforanstaltninger

1. Medlemsstater, der udsteder eller anerkender et undtagelsescertifikat, arbejder sammen med den involverede værtsstat eller flagstatens administration om forud for førstegangssynet at løse eventuelle uoverensstemmelser om betimeligheden af undtagelserne.
2. Medlemsstaterne etablerer de nødvendige kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationsordninger for at bistå ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer med at gennemføre rutefarten eller den del af den, hvor hvilken de er ansvarlige, tilstrækkeligt sikkert.
3. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på medlemsstaternes havne, forsynes med et identifikationsnummer i overensstemmelse med den IMO-skibsidentifikationsnummerordning, der er vedtaget ved IMO-resolution A.600(15).

4. Hver medlemsstat forsyner med jævne mellemrum Kommissionen med ajourførte data, som anført i bilag 4, for alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart på dens havne. Hvis to eller flere værtsstater er involveret i rutefarten, kan dataene leveres af den ene af disse værtsstater.
5. Medlemsstaterne fastsætter og opretholder i overensstemmelse med deres nationale lovgivning passende procedurer for:
 - hurtig kontrol af dokumentationen for og tilrettelæggelsen af førstegangssynet, som anført i artikel 7,
 - at nægte selskaber tilladelse til at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på en eller flere af deres havne i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3,
 - klageadgang for selskaberne i henhold til artikel 4, stk. 4.
6. Medlemsstaterne sikrer, at selskaber, der driver ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på deres havne, er i stand til at opretholde og implementere et integreret system for katastrofeberedskab om bord. Til dette formål baserer de sig på IMO-forsamlingens resolution A.852(20) om retningslinjer for en struktur for et integreret beredskabssystem. Hvis to eller flere medlemsstater er involveret som værtsstater i den faste rutefart, udarbejder de i fællesskab en beredskabsplan for de forskellige ruter.
7. Medlemsstaterne sikrer, at de i deres egenskab af værtsstat af flagstatens administration er blevet fuldt inddraget, før de udsteder driftstilladelse for højhastighedspassagerfartøjer i henhold til afsnit 1.9.3. i koden for højhastighedspassagerfartøjer. De sikrer, at der fastsættes eller opretholdes de driftsmæssige restriktioner, som er påkrævet på grund af lokale forhold og

nødvendige for at beskytte liv, naturressourcer og kystaktiviteter, og de træffer foranstaltninger til at sikre effektiv håndhævelse af sådanne restriktioner.

Artikel 11

Støtteforanstaltninger

1. Kommissionen opretter og vedligeholder en database indeholdende alle de data, medlemsstaterne leverer i henhold til artikel 10, stk. 4. Dataene er tilgængelige for alle berørte flagsstatsadministrationer og værtsstater. Det selskab, der er ansvarligt for en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, som er omfattet af dette direktiv, samt andre parter med en væsentlig interesse i ro-ro-færgens eller højhastighedspassagerfartøjets drift, har ligeledes adgang til dataene på vilkår, der fastsættes i henhold til proceduren i artikel 12.
2. Medlemsstaterne underretter tredjelande, hvem der påhviler forpligtelser som flagstat eller forpligtelser svarende til en værtsstats for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der er omfattet af dette direktiv, og som sejler mellem en medlemsstats havn og en havn i et tredjeland, om de krav, der ved dette direktiv pålægges alle selskaber, der driver fast rutetrafik på en havn i EF.

Artikel 12

Udvalg

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF. Udvalget fungerer som foreskrevet i samme artikels stk. 2 og 3.

Artikel 13

Ændringsprocedure

Dette direktiv kan ændres efter den i artikel 12 fastsatte procedure, så bilagene kan tilpasses for at tage hensyn til relevante ændringer i konventioner og EF-instrumenter, der er omhandlet i dette direktiv, nye EF-instrumenters ikrafttræden samt alle IMO-resolutioner, der anses for væsentlige for indførelsen eller forbedring af den ved dette direktiv foreskrevne ordning.

Artikel 14

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter selv sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, rimelige og præventive.

Artikel 15

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2000 og underretter omgående Kommissionen herom.

Bestemmelserne i artikel 5, stk. 2, litra b), finder anvendelse senest [30] måneder efter datoen for offentliggørelsen af IEC-standard nr. 61996 [dog tidligst den 1. januar 2002].

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

3. Medlemsstaterne meddeler omgående Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 16

Ikrafttræden

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

Artikel 17

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne og Kommissionen.

BILAG 1

SPECIFIKKE KRAV, SOM SELSKABERNE SKAL OPFYLDE

(som anført i artikel 6, stk. 1)

Selskaberne skal om bord på deres ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer sikre:

- at skibsføreren, før skibet eller fartøjet begynder at sejle, får fyldestgørende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå ham med at føre skibet eller fartøjet sikkert, og at han deltager i de navigationsstyrings- og informationssystemer, der indføres af medlemsstaterne,
- at de relevante bestemmelser i afsnit 2 til 6 i MSC-cirkulære 699 - Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed - anvendes,
- at en oversigt med arbejdsgangene om bord er opslået på et let tilgængeligt sted og indeholder mindst:
 - a) arbejdsplanen til søs og i havn og
 - b) angivelse af den maksimale sammenhængende arbejdstid eller den krævede minimumshviletid,
- at skibsføreren ikke hindres i at træffe enhver afgørelse, som efter hans faglige skøn er nødvendig for sikker navigation og drift, især i hårdt vejr og høj sø,
- at skibsføreren registrerer navigationsaktiviteter og uheld, som er af betydning for navigationssikkerheden,
- at enhver form for beskadigelse eller varig bøjning af ydre porte og omgivende yderklædning, som kan påvirke færgens eller fartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordninger for sådanne porte, omgående rapporteres både

til flagstatsadministrationen og til værtsstaten og omgående udbedres til deres tilfredshed,

- at der foreligger en ajourført sejladsplan, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler. Ved udarbejdelsen af sejladsplanen tages der behørigt hensyn til retningslinjerne i MSC-resolution ...(70) om retningslinjer for sejladsplaner,
- at generel information om servicefaciliteter og assistance til ældre og handicappede om bord bekendtgøres for passagererne og formidles i en udformning, som kan opfattes af synshæmmede.

BILAG 2

YDERLIGERE BEGRUNDELSER FOR AT NÆGTE ET SELSKAB TILLADELSE TIL AT DRIVE EN RO-RO-FÆRGE ELLER ET HØJHASTIGHEDSPASSAGERFARTØJ

(som anført i artikel 4, stk. 3)

Konstateret manglende overholdelse af de forpligtelser, der er fastsat i:

- Rådets direktiv 93/75/EØF, som ændret, eller
- Rådets direktiv 94/58/EF, som ændret, eller
- Rådets forordning (EF) 3051/95, som ændret.

BILAG 3

RETNINGSLINJER FOR SPECIFIKKE SYN

(som anført i artikel 7)

1. Førstegangssynet skal sikre, at lovfæstede krav, især krav vedrørende lastning, stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler og transport af farligt gods, er opfyldt, og skal med henblik herpå, og hvor det i øvrigt måtte være relevant, mindst omfatte:
 - igangsætning af nødgenerator
 - inspektion af nødbelysning
 - inspektion af nødstrømkilden til radioanlæg
 - prøvning af højtaleranlæg
 - brandøvelse, herunder demonstration af evnen til at benytte brandmandsudstyr
 - funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger tilsluttet hovedbrandledningen
 - prøvning af fjernstyret nødstop for brændselsforsyning til kedler og hoved- og hjælpemaskineri samt for ventilationsanlæg
 - prøvning af fjernstyring og lokal styring af lukningen af brandspjæld
 - prøvning af brandmelde- og -alarmsystemer
 - prøvning af branddøres evne til at lukke tæt

- funktionsprøvning af læsepumper
- lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fjernbetjente kontrolpositioner
- demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen
- affiring af mindst én søværts redningsbåd og udsætning af mindst ét overlevelsesfartøj, igangsætning og prøvning af deres fremdrifts- og styresystem og ombordtagning fra vandet og placering i fastgjort position om bord
- kontrol af fortegnelsen over alle overlevelsesfartøjer og redningsbåde
- prøvning af skibets eller fartøjets styremaskine og hjælpestyremaskine.

Førstegangssynene skal omfatte en kontrol af, at skibets eller fartøjets skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg er konstrueret og vedligeholdt i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation. Ved alle efterfølgende specifikke syn kontrolleres det, at disse standarder fortsat er overholdt.

2. Alle specifikke syn skal, hvor det måtte være relevant, omfatte de i stk. 1 anførte prøvninger samt kontrol af planer for vedligeholdelsessystemet om bord.

Ved alle specifikke syn skal man være opmærksom på, om besætningsmedlemmerne er fortrolige med og tilstrækkeligt trænet i sikkerhedsprocedurer, katastrofeberedskabsprocedurer, vedligeholdelse, sikker bemanning, arbejdsmetoder, passagerers sikkerhed, procedurer på broen og operationer, der involverer last og køretøjer. Søfolks evne til at forstå og i givet fald give ordrer og instruktioner og rapportere tilbage på det fælles arbejdssprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentationen for, at

besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hensyn til:

- uddannelse i at lede en større menneskemængde
- træning i de forskellige procedurer
- sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerrummene og især til ældre og handicappede i en nødsituation, og
- krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd.

Det specifikke syn omfatter en vurdering af træthed og af, hvorvidt vagtskemaerne medfører urimelig træthed for især det vagthavende mandskab. Til dette formål anvendes vagtskemaerne, som skal være opslået, til at kontrollere, om hviletidsreglerne overholdes.

3. Ved kontrollen af certifikater for besætningsmedlemmernes kompetence anerkendes certifikater udstedt af tredjelande kun, hvis de er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 3, i Rådets direktiv 94/58/EF, som ændret, og kun såfremt de pågældende lande figurerer på IMO's "hvide" liste.
4. Bilag 5 indeholder de retningsligner, som skibsinspektører bør følge ved de specifikke syn.

BILAG 4

OPLYSNINGER, DER SKAL MEDDELES KOMMISSIONEN

(som anført i artikel 10, stk. 4)

Skibets navn

Flag

Ejerforhold

Selskab

IMO-identifikationsnummer

Klassifikationssymboler, -mærker og -tegn og registreringsnummer i selskabets registerbog

Lovfæstede certifikater (datoer, gyldighed, undtagelser)

Synsrapporter fra flagstat og klassifikationsselskaber

Rapporter fra specifikke syn

Besætningens kvalifikationer

Driftsmæssige begrænsninger

Rapporter om fejl og mangler og tilbageholdelser i henhold til Rådets direktiv 95/21/EF.

BILAG 5

RETNINGSLINJER FOR SKIBSINSPEKTØRER, DER SKAL UDFØRE SPECIFIKKE SYN

(som anført i artikel 8, stk. 1)

1. Information om passagerer

Undersøgelse af, hvordan man sikrer sig, at det antal passagerer, hvortil skibet er certificeret, ikke overstiges, og at systemet til registrering af information om passagerer overholder forskrifterne og virker efter hensigten. Undersøgelse af, hvordan information om det samlede antal passagerer formidles videre til skibsføreren og i givet fald, hvordan passagerer, der rejser tur/retur uden at gå i land, indregnes i det samlede antal passagerer på tilbageturen.

2. Information om lastning og stabilitet

Kontrol af, at der dér, hvor det er relevant, monteres og anvendes trækmålere, og om at der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke får for tung last, at den relevante inddelingslastelinje ikke står under vand. Kontrol af, at der foretages en last- og stabilitetsvurdering efter forskrifterne, at lastbiler og anden fragt vejes, hvis reglerne foreskriver det, og at tallene formidles til skibet til brug for vurderingen af last og stabilitet. Kontrol af, at havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. Sikkerhed før afsejling

Gennemgang af proceduren for sikring af skibet, før det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket, og at alle porte til vogndæk er lukket, eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket; gennemgang af lukkeanordninger for porte i bov, agterstavn og sider samt montering af kontrollamper og TV-overvågning, der på broen

viser, om de er åbne eller lukkede. Eventuelle vanskeligheder med kontrollampenes funktion, især kontakter ved porte og døre, skal efterprøves og registreres.

4. Sikkerhedsmeddelelser

Gennemgang af rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer på det eller de relevante sprog. Kontrol af, at der gives en rutinemæssig sikkerhedsmeddelelse ved rejsens start, som kan høres i alle offentlige rum, herunder på åbne dæk, hvortil passagerer har adgang.

5. Indførsler i logbogen

Gennemgang af logbogen for at sikre, at der indføres oplysninger om lukning af vand- og vejrtætte porte og døre i bov, agterstavn og andre steder, afprøvning af vandtætte inddelingsdøre, prøvning af styremaskine m.m. Kontrol af, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdsprog registreres i logbogen.

6. Farligt gods

Kontrol af, at enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og især, at der foreligger en erklæring om farligt og forurenende gods tillige med et manifest eller en stuvningsplan, der viser dets placering om bord, at det er tilladt at fragte det specielle gods med passagerskibe, og at det farlige og forurenende gods er korrekt mærket, etiketteret, stuvet, sikret og adskilt fra andet.

Kontrol af, at køretøjer med farligt og forurenende gods er korrekt mærket og sikret, at der, såfremt der fragtes farligt og forurenende gods, findes en kopi i land af det relevante manifest eller stuvningsplanen, at skibsføreren er bekendt med oplysningspligten i henhold til direktiv 93/75/EØF, som ændret, og med instruktionerne i de katastrofeprocuderer, der skal følges, og ydelse af førstehjælp, såfremt der sker et uheld, der involverer det farlige gods eller havforurenende stoffer. Kontrol af, at ventilationsanlægget på vogndækkene er i drift hele tiden og skrues op, når køretøjernes motorer er i gang, og at det på broen kan aflæses, at ventilationsanlægget på vogndækket er i drift.

7. Sikring af lastbiler

Gennemgang af, hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring af de enkelte køretøjer, og hvorvidt der findes tilstrækkeligt mange støttepunkter. Gennemgang af arrangementer til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald også gennemgang af, hvordan busser og motorcykler sikres. Konstatation af, om skibet har en lastsikringsmanual.

8. Vogndæk

Undersøgelse af, om rum i særlige kategorier og ro-ro-lastrum inspiceres løbende eller overvåges via et TV-overvågningssystem, så der kan holdes øje med køretøjernes bevægelser i hårdt vejr, og om passagerer imod reglerne opholder sig på vogndækket. Kontrol af, at branddøre og indgange holdes lukket, og at der er opsat skilte for at holde passagererne ude fra vogndækkene, mens skibet sejler.

9. Lukning af vandtætte døre.

Kontrol af, at reglerne i skibets operationelle instruktioner for vandtætte inddelingsdøre overholdes, at der foretages de nødvendige afprøvninger, at kontrollen på broen med de vandtætte døre om muligt står på "lokal" kontrol, at dørene holdes lukket ved nedsat sigtbarhed og i alle farlige situationer, og at besætningen er instrueret i, hvordan dørene skal betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. Brandpatruljer

Det skal konstateres, om der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Det bør omfatte rum i særlige kategorier, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem, med angivelse af, at disse rum kan patruljeres som anført i punkt 8.

11.a) Kommunikation i nødsituationer

Kontrol af, at der er tilstrækkeligt mange besætningsmedlemmer i overensstemmelse med mønstringsrullen til at bistå passagerer i nødsituationer, og at de er let kendelige og i stand til at kommunikere med passagererne i en nødsituation, idet der skal tages hensyn til en hensigtsmæssig kombination i fornødent omfang af følgende faktorer:

- a) det eller de sprog, der tales af hovedparten af passagerer på en bestemt rute;
- b) sandsynligheden for, at beherskelse af et elementært engelsk ordforråd til formidling af grundlæggende instruktioner kan sikre kommunikationen med en passager, der har brug for assistance, uanset om passageren og det pågældende besætningsmedlem taler samme sprog;
- c) eventuelt behov for at kunne kommunikere i en nødsituation med andre midler (f.eks. ved demonstration, hånd- og fingertegn eller henvisning til placeringen af instruktioner, mønstringssteder, redningsmidler eller evakueringsveje, såfremt der ikke kan kommunikeres mundtligt);
- d) i hvilket omfang der er givet passagererne fyldestgørende sikkerhedsinstruktioner på deres modersmål;
- e) de sprog, på hvilke meddelelser i nødsituationer udsendes via højtaleranlægget i en nødsituation eller under en øvelse for at give passagererne den nødvendige vejledning og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at assistere passagererne.

11.b) Fælles arbejdsprog for besætningsmedlemmer

Det kontrolleres, at der anvendes et fælles arbejdsprog for at sikre, at besætningsmedlemmerne fungerer effektivt i sikkerhedsanliggender, samt at dette arbejdsprog er registreret i skibets logbog.

12. Sikkerhedsudstyr

Kontrol af, at redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for strukturelle brandsikringsmidler, som let kan inspiceres, vedligeholdes, og at brandbekæmpelsesplaner er opslået permanent, eller at skibets officerer har fået udleveret hæfter indeholdende tilsvarende information, at redningsveste er anbragt korrekt, og at placeringen af redningsveste til børn er tydeligt afmærket, at lastningen af køretøjer ikke forhindrer brandsikringsanordninger, nødafbrydere, kontrolanordninger til klapventiler osv., som måtte være placeret på vogndækkene, i at fungere.

13. Navigations- og radioudstyr

Kontrol af, at navigations- og radiokommunikationsudstyret, herunder EPIRB, er funktionsdygtigt.

14. Ekstra nødbelysning

Kontrol af, at der er monteret ekstra nødbelysning i overensstemmelse med forskrifterne, og at fejl og mangler ved nødbelysningen registreres.

15. Flugtveje

Kontrol af, at afmærkningen er i overensstemmelse med gældende bestemmelser og illuminering af alle flugtveje via både hovedstrømkilden og nødstrømkilderne, at køretøjer ikke blokerer for flugtvejene, hvor disse krydser eller passerer vogndæk, og at alle udgange, især udgange fra toldfri butikker, som i visse tilfælde har vist sig at være blokeret af varestabler, holdes fri.

16. Driftsmanual

Kontrol af, at kopier af driftsmanualen er udleveret til skibsføreren og de ledende skibsofficerer, og at andre kopier er til rådighed for alle besætningsmedlemmer, og at der desuden findes checklister for klargøring til afsejling samt andre operationer.

17. Renholdelse af maskinrum

Kontrol af, at maskinrummet holdes rent, og at alle vedligeholdelsesprocedurer følges.

18. Bortskaffelse af affald

Kontrol af, at der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

19. Vedligeholdelsesplaner

Alle selskaber bør operere med specifikke stående ordrer omfattende planer for et vedligeholdelsessystem for alle sikkerhedsrelaterede områder, herunder døre og åbninger i bov, agterstavn og sider, samt lukkeanordninger for disse, men også omfattende vedligeholdelse af maskinrum og sikkerhedsudstyr. Der bør foreligge planer for periodisk prøvning af alle punkter for at opretholde det højest mulige sikkerhedsniveau. Der bør foreligge procedurer for registrering af fejl og mangler og bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede person i land inden for selskabets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. Periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport bør omfatte kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

20. Under sejlads

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, og at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det bør også kontrolleres, at alle passagerer har forladt vogndækket, før skibet afsejler, og at de ikke får adgang til vogndækket igen før umiddelbart inden, skibet lægger til kaj.

BILAG 6

KRITERIER FOR SKIBSINSPEKTØRERS KVALIFIKATIONER OG UAFHÆNGIGHED

(som anført i artikel 2, stk. q)

1. Skibsinspektører skal af medlemsstatens kompetente myndigheder være bemyndiget til at udføre de i artikel 7 anførte specifikke syn.

2. Skibsinspektører skal enten
 - have arbejdet mindst et år som flagstatsinspektør hos de kompetente myndigheder i en medlemsstat, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med SOLAS-konventionen af 1974, og

 - være i besiddelse af:
 - a) bevis som skibsfører, som sætter dem i stand til at tage kommandoen over et skib på 1600 BT og derover (jf. STCW, reg. II/2), eller

 - b) bevis som maskinchef, der sætter dem i stand til at udføre dette arbejde om bord på et skib, hvis hovedmaskineri har en maskineffekt på 3000 kW og derover (jf. STCW, reg. III/2), eller

 - c) eksamensbevis fra en medlemsstat som skibsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år.

Skibsinspektører med de under litra a) eller b) nævnte uddannelser skal i en periode på mindst fem år have arbejdet til søs som dæksofficer eller maskinofficer,

eller

- have fuldført en relevant universitetsuddannelse eller en tilsvarende uddannelse i en medlemsstat og
 - være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører i en medlemsstat og
 - have arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør hos de kompetente myndigheder i en medlemsstat, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med SOLAS-konventionen af 1974.
3. Skibsinspektører skal kunne kommunikere mundtligt og skriftligt med søfolk på det mest talte sprog til søs.
 4. Skibsinspektører skal have passende kendskab til bestemmelserne i SOLAS-konventionen af 1974 og de relevante procedurer i dette direktiv.
 5. Skibsinspektører, der udfører specifikke syn, må ikke have nogen kommerciel interesse hverken i det berørte selskab eller i et hvilket som helst andet selskab, der opererer på en fast rute til og fra den involverede værtsstat, eller i de inspicerede ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, og må heller ikke være ansat i eller udføre arbejde for ikke-statslige organisationer, som foretager lovfæstede syn eller klassifikationssyn af skibe eller udsteder certifikater herfor.

AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG

Nr. (...)/9. den (...) (.....) 199.

om ændring af bilag XIII (transport) til EØS-aftalen

DET BLANDEDE EØS-UDVALG HAR —

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, som ændret ved protokollen om tilpasning af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, i det følgende benævnt "aftalen", særlig artikel 98, og

ud fra følgende betragtninger:

Bilag XIII til aftalen blev ændret ved afgørelse nr. 8/96 truffet af Det Blandede EØS-Udvalg¹;

Rådets direktiv (98/.../EF) af (... .. 1998) om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet² bør indarbejdes i aftalen —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende indsættes efter punkt 56.c ("Rådets forordning (EF) nr. 3051/95"):

"56.d **395 L**: Rådets direktiv (98/.../EF) af (... .. 1998) om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet. (EFT nr. L ... af1998, s. ..)".

Artikel 2

¹ EFT nr. L 102 af 25.4.1996, s. 51.

² EFT nr. L af199., s. ...

Den islandske og norske udgave af direktiv 98/.../EF, som er vedlagt som bilag til de pågældende sprogs versioner af denne afgørelse, er autentiske.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft den .../...../19..., forudsat at de i aftalens artikel 103, stk. 1, omhandlede notifikationer er blevet meddelt Det Blandede EØS-Udvalg.

Artikel 4

Denne afgørelse offentliggøres i EØS-afsnittet i og EØS-tillægget til *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den .../...../199.

På Det Blandede EØS-Udvalgs vegne

Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet.

2. BUDGETPOST

Del A (se punkt 10).

Del B: B2-702 (se punkt 7).

3. RETSGRUNDLAG

Forbedring af sikkerheden ved søtransport: traktatens artikel 84, stk. 2, fortolket i forlængelse af artikel 75, stk. 1, litra c).

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1. Foranstaltningens generelle formål

Indførelse af fælles regler for obligatoriske syn for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart samt regler for efterforskning af ulykker til søs.

4.2. Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens fornyelse

Ikke tidsbegrænset.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE / INDTÆGTERNE

5.1. Ikke obligatoriske udgifter.

5.2. Ikke-opdelte bevillinger: del A.

Opdelte bevillinger: del B.

6. UDGIFTERNES / INDTÆGTERNES ART

Udgifter til udvikling af en database indeholdende informationer om selskaber og de skibe og fartøjer, de driver i fast rutefart i EF.

Administrative udgifter til databasens drift (opdatering af informationer).

7. FINANSIELLE VIRKNINGER for del B (driftsbevillinger)

7.1. Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen

(forholdet mellem individuelle og samlede omkostninger)

De samlede omkostninger består i udgifter til maskinel og udgifter til udvikling af programmet til databasens drift.

7.2. Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsesbevillinger i mio. ECU

(løbende priser)

Elementer	Regnskabsår n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og flg. regnsk.år	I alt
Maskinel	0,25	0,10	0,050	0,035	0,035	0,035	0,505
Programmel	0,50	0,25	0,075	0,075	0,075	0,075	1,050
I alt	0,75	0,35	0,125	0,110	0,110	0,110	1,555

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Anvendelse af procedurerne for invitation af medlemsstaternes eksperter til at deltage i udvalgsmøderne.

9. OPLYSNINGER OM COSTEFFECTIVENESS

9.1. Specifikke og kvantificerbare mål; målgruppe

Bedre beskyttelse af europæiske borgeres liv gennem foranstaltninger, der nedsætter de risici, som de udsættes for, når de rejser om bord på ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i EF, ved at sikre, at alle skibe og fartøjer er omfattet af samme regler om obligatoriske syn, inden de indsættes på en fast rute. Resultaterne af disse syn bør være tilgængelige for alle interesserede parter i den mest hensigtsmæssige form, dvs. på en elektronisk database, som let kan opdateres og konsulteres. Det

vil sikre fuld gennemsigtighed og klarhed omkring de betingelser, der skal opfyldes for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i alle medlemsstaterne.

9.2. Begrundelse for foranstaltningen

At gøre det lettere for medlemsstaterne at gennemføre direktivet ved at stille et informationsværktøj til rådighed, som er nødvendigt for en ensartet og konsekvent håndhævelse af direktivets krav. I en harmoniseret form at skaffe Kommissionen de informationer, som er nødvendige for at vurdere direktivets virkninger og sætte udvalget i stand til at træffe afgørelser på grundlag af pålidelige og fyldestgørende oplysninger.

9.3. Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Overvågningen og evalueringen af foranstaltningen varetages ved at analysere de informationer, der leveres til databasen af medlemsstaternes administrationer, og som hidrører fra de syn, de udfører, samt gennem en årlig indberetning til Udvalget for Sikkerhed til Søs.

Som mål (indikatorer for outputtet) anvendes antallet af synede skibe og fartøjer hvert år, og de opnåede resultater måles i forhold til målsætningerne (indikatorer for virkningen) efter antallet af og begrundelserne for medlemsstaternes beslutninger om at nægte tilladelse til at drive færger eller fartøjer i fast rutefart på deres havne.

Om nødvendigt suppleres denne overvågning og evaluering med inspektionsbesøg for at vurdere årsagerne til og begrundelserne for at nægte tilladelse til at lade færger og fartøjer sejle i fast rutefart på medlemsstaternes havne.

Vurderingen af evalueringsresultaterne skal danne grundlag for indberetninger til udvalget og om nødvendigt forslag til ændringer for at forbedre direktivets gennemførelse.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (budgettets afsnit III, del A)

Den faktiske mobilisering af de nødvendige administrative ressourcer afhænger af Kommissionens årlige beslutning om fordelingen af ressourcer under hensyntagen til, hvor mange ansatte og hvor store ekstra beløb budgetmyndigheden vil godkende.

10.1. Virkning for antallet af stillinger

Type stillinger	Personale til at forvalte foranstaltningen		Kilde		Varighed
	Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i pågældende GD eller afd.	Ekstra ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	-	1	-	3 år
	B	1	-	-	ikke-tidsbegrænset
	C	-	-	-	
Andre ressourcer	-	-	-	-	-
i ALT	1	1	2	-	

10.2. Samlede finansielle virkning af de ekstra menneskelige ressourcer

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	i.o.	i.o.
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer (angiv budgetpost)		
I alt	i.o.	

10.3. Stigning i andre udgifter til administration som følge af foranstaltningen

Budgetpost	Beløb (ECU)	Beregningsmetode
A 2510	20 000	*)
A 130	12 000	**)
I alt	32 000	

*) Udvalget for Sikkerhed til Søs mødes i forvejen for at drøfte spørgsmål vedrørende andre EF-direktiver, der omhandler sikkerheden til søs. Et ekstra møde om året af én dags varighed anses for nødvendigt til at drøfte specielle spørgsmål i forbindelse med dette forslag (rejseudgifter er sat til 20 000 ECU).

***) Tjenesterejser: seks tjenesterejser anses for nødvendige inden for EF til opfølgning af forslaget (anslåede årlige udgifter: 12 000 ECU). Ressourcerne hentes ved omfordelinger på budgettet for tjenesterejser.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet.

REFERENCENUMMER: KOM(95) 302 endelig udg. af 12. juli 1995.

1. Forslaget

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

EF er i henhold til traktatens artikel 84, stk. 2, fortolket i forlængelse af artikel 75, stk. 1, litra c), forpligtet til at opnå den fornødne sikkerhed inden for søtransport. Hovedformålet med forslaget er at fastsætte og iværksætte ensartede betingelser for sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i EF, opnå en ensartet sikkerhedsstandard og sikre, at medlemsstaterne kan deltage i nødvendigt omfang i alle efterforskninger af ulykker til søs, der involverer sådanne skibe og fartøjer.

Under henvisning til nærhedsprincippet skal medlemsstaterne selv afgøre, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer bedst til det nationale system for at sikre, at direktivets krav implementeres og håndhæves ensartet.

Medlemsstaterne skal selv afgøre, hvorvidt og i hvilket omfang kravene i dette direktiv bør udvides til at omfatte ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer,

der besejler indenrigsruter, på hvilke de ikke fjerner sig mere end 20 sømil fra nærmeste kystlinje. Dette spørgsmål overlades til medlemsstaternes egen afgørelse i overensstemmelse med nærhedsprincippet for at afbøde forslaget negative virkninger for de involverede selskaber (se punkt 5 nedenfor).

2. **Konsekvenser for virksomhederne**

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?*

Den erhvervssektor, som berøres af dette forslag, omfatter de rederier, der driver ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i medlemsstaterne. Nogle af disse selskaber er små og mellemstore virksomheder, især dem, der opererer i et geografisk begrænset område i indenrigsfart hovedsagelig inden for 20 sømil fra kysten.

På den anden side er der en række ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart, især på udenrigsruter, der drives af store selskaber, såsom P&O og Stena Sealink i det Irske Hav og Finmare i Adriaterhavet (med 92 skibe).

Ifølge oplysninger fra medlemsstaterne udgør det samlede antal ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der drives af disse selskaber både i indenrigsfart og i udenrigsfart, nogle få tusinde med en særlig høj koncentration i Frankrig, Italien, Spanien og Grækenland.

Disse selskaber findes ikke kun i bestemte geografiske områder inden for EF: fast rutefart med ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer foregår i alle medlemsstater med en kystlinje. Antallet af skibe og fartøjer, der anvendes til denne form for sejlads, er normalt ligefrem proportionalt med kystlinjens længde, antallet af havne, antallet af øer i territorialfarvandet og - for udenrigsruternes vedkommende - den offentlige efterspørgsel efter passagerbefordring til søs til

nabolande (f.eks. trafikken på tværs af Kanalen og færgefart i Østersøen og Middelhavet).

3. **Foranstaltninger, som virksomhederne skal træffe**

Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Selskaberne skal sikre og dokumentere, at de færger og højhastighedsfartøjer, de ønsker at indsætte i fast rutefart, overholder de sikkerhedsforskrifter, der er fastsat i de internationale konventioner og i den relevante EF-lovgivning. Til dette formål skal de lade disse skibe og fartøjer underkaste et førstegangssyn, før de indsættes på en bestemt rute; synet udføres af myndighederne i de medlemsstater, hvis havne de ønsker at besejle. Det kontrolleres med jævne mellemrum ved specifikke mellemliggende syn, at de pågældende skibe og fartøjer fortsat opfylder direktivets krav.

Til gengæld kan skibe og fartøjer, der fortsat opfylder betingelserne for at sejle i fast rutefart, undtages fra de udvidede havnestatskontrolinspektioner, der er fastsat i Rådets direktiv 95/21/EF.

Desuden skal disse selskaber sikre, at de berørte medlemsstater får fuld ret til at deltage i alle efterforskninger af ulykker til søs, der involverer et af deres skibe eller fartøjer, uanset hvilket flag de fører, og uanset hvor ulykken måtte være indtruffet. For at lette sådanne efterforskninger kræves det, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer er udstyret med en sort boks (VDR), der opfylder de krav til ydeevne, som er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

4. **Økonomiske konsekvenser**

Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- *For beskæftigelsen?*
- *For investeringerne og for oprettelsen af nye virksomheder?*

- *For virksomhedernes konkurrenceevne?*

Forslaget forventes ikke at få betydning for beskæftigelsen i de selskaber, der driver ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart.

Forslaget vil formentlig få en ganske betydelig og positiv indvirkning på selskabernes konkurrencemæssige stilling. Med indførelsen af en harmoniseret ordning for syn af alle skibe og fartøjer, der besejler samme rute til og fra havne i medlemsstaterne, er der skabt ensartede vilkår for alle involverede operatører. I betragtning af, at cabotagesejlads vil være liberaliseret i hele EF inden for den næste halve snes år, vil en sådan harmonisering af implementeringen og håndhævelsen af internationale sikkerhedsstandarder og EF-sikkerhedsstandarder bevirke, at man undgår konkurrencefordrejning.

Forslaget forventes at få positive virkninger for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder, fordi det med kravet om obligatorisk montering af sorte bokse vil stimulere og fremskynde udviklingen og fremstillingen af denne form for udstyr. Installeringen af udstyret om bord vil også give yderligere beskæftigelsesmuligheder inden for skibsbygnings-/skibsreparationssektoren og dertil knyttede erhverv (elinstallatører m.m.).

5. **Særlige konsekvenser for SMV'er**

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

Af de i punkt 3 ovenfor anførte grunde er direktivets anvendelsesområde blevet begrænset til fast udenrigs- og indenrigsrutefart, hvorunder skibet eller fartøjet fjerner sig mere end 20 sømil fra kysten. Det overlades til medlemsstaterne selv at beslutte, om direktivets krav helt eller delvist skal gælde for skibe og fartøjer, der sejler i indenrigsrutefart inden for 20 sømil fra kysten. Det er især inden for denne type sejlads, de fleste små og mellemstore selskaber opererer. Det skønnes, at sikkerheden for denne kategori af skibe og fartøjer vil være tilstrækkeligt dækket, når først Rådets direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe træder i kraft, idet det indeholder et sæt detaljerede og ensartede

sikkerhedskrav til passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart samt en harmoniseret ordning med syn og certificering for at sikre, at kravene er opfyldt.

6. **Høring af de berørte kredse**

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

Den Europæiske Rederiforening

(European Community Shipowners' Association, ESCA):

De selskaber, der driver ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, udtrykte først og fremmest bekymring for, at forslaget ville medføre endnu flere syn og mere certificering, men erkendte, at det ville indebære væsentlige fordele for de selskaber, der driver skibe og fartøjer, som fuldt ud opfylder de internationale sikkerhedsstandarder og EF-sikkerhedsstandarderne.

Desuden ville den foreslåede ordning med syn give operatørerne klar besked om, hvilke betingelser der skulle opfyldes, og det ville også gøre det lettere at overføre sådanne skibe og fartøjer til anden tilsvarende rutefart i EF, uden at man var nødsaget til at tilpasse skibets eller fartøjets konstruktion, udrustning eller bemanning for at opfylde forskellige krav i de enkelte medlemsstater, således som det tilsyneladende er tilfældet i dag.

Desuden fandt selskaberne, at det forhold, at skibe og fartøjer, der opfylder de i direktivet fastsatte betingelser, kan fritages for uvarslede og stikprøvevise udvidede havnestatskontrolinspektioner, var en væsentlig fordel for de operatører, der opretholder et højt kvalitetsniveau.

Sammenslutningen af Transportarbejderforbund i Den Europæiske Union

(Federation of Transport Workers' Unions in the European Union, FST)

FST støttede fuldt ud Kommissionens initiativ og lagde megen vægt på, at der gøres alt for at sikre en effektiv implementering af krav til besætningerne og internationalt vedtagne sociale bestemmelser.

ISSN 0254-1459

KOM(98) 71 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 11 06

Katalognummer : CB-CO-98-075-DA-C

ISBN 92-78-30973-7

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg