

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

- ★ Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A. 747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke 1
- ★ Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej 7
- ★ Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart 14
- ★ 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 dermed 20
- ★ Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv 28

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2978/94

af 21. november 1994

om gennemførelse af IMO-resolution A. 747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

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

ud fra følgende betragtninger:

Søgående olietankskibe forårsager fortsat driftsmæssig og hændelig forurening, og olietransport med traditionelt indrettede olietankskibe frembyder en stadig trussel mod havmiljøet;

inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er der fastlagt internationalt vedtagne regler for konstruktion og drift af miljøvenlige olietankskibe;

brugen af miljøvenlige olietankskibe gavner både kyststaterne og erhvervslivet;

internationale konventioner indeholder bestemmelser om udstedelse af certifikater for olietankskibe; IMO har fastlagt nærmere bestemmelser om tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe;

alle medlemsstaterne undtagen én har ratificeret og gennemført den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973, og den dertil knyttede protokol af 1978 (MARPOL 73/78); alle medlemsstaterne har ratificeret og gennemført den internationale konvention om måling af skibe af 1969;

i henhold til resolution A.722(17), som blev vedtaget af IMO's forsamling den 6. november 1991 og dens afløser resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe, som blev vedtaget af IMO's forsamling den 4. november 1993, udtrykkes et generelt ønske om at fremme konstruktion af miljøvenlige tankskibe og brug af separate ballasttanke i olietankskibe;

i resolution A.747(18) har IMO's forsamling i) opfordret regeringerne til at henstille til havnemyndighederne, at de anvender anbefalingen om at fradrage tonnagen af separate ballasttanke ved beregning af afgifter på grundlag af bruttotonnagen for alle tankskibe med separat ballastkapacitet i overensstemmelse med regel 13 i bilag I til MARPOL 73/78, og ii) desuden opfordret regeringerne til at henstille til lodsmyndighederne om at handle i overensstemmelse med anbefalingen;

Rådet har erkendt, at der alt efter omstændighederne på fællesskabsplan eller nationalt plan er behov for en øget indsats for at sikre en tilstrækkelig opfyldelse af kravene om sikkerhed til søs og forebyggelse af havforurening; det er ønskeligt at fremme brugen af olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion, der opfylder kravene i regel 13 F i bilag I til MARPOL 73/78, som ændret den 6. marts 1992, og brugen af olietankskibe med separate ballasttanke;

olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion skal i forbindelse med anvendelse

⁽¹⁾ EFT nr. C 5 af 7. 1. 1994, s. 4.

⁽²⁾ EFT nr. C 295 af 22. 10. 1994, s. 26.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 3. maj 1994 (EFT nr. C 205 af 25. 7. 1994, s. 59), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 34), og Europa-Parlamentets afgørelse af 16. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

sen af denne forordning behandles, som om deres separate ballasttanke opfyldte regel 13 i bilag I til MARPOL 73/78;

det er ikke rimeligt at straffe redere og operatører, der bruger olietankskibe, som er miljøvenlige i konstruktions- og driftsmæssig henseende;

der er navnlig en økonomisk ulempe for dem, der har taget et vigtigt skridt til gavn for et renere miljø, når der beregnes afgifter af tonnagen af olietankskibes separate ballasttanke, når disse tanke ikke anvendes til transport af ladning;

af økonomiske grunde vil de enkelte havnemyndigheder nødig påføre sig selv den ulempe, der kunne være forbundet med, at de var de eneste, der efterlevede IMO-resolutionen;

alle medlemsstater har tilsluttet sig, men ikke alle har gennemført IMO-resolution A.722(17) og A.747(18);

når det drejer sig om beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra konventionelle olietankskibe, bør der finde en ensartet gennemførelse sted i Fællesskabet af internationalt vedtagne regler for havne- og lodsorganisationers opkrævning af afgifter af olietankskibe;

for at undgå konkurrencefordrejning inden for Fællesskabet og for at nå frem til effektive og rentable løsninger, kan en samordnet indsats med henblik på en ensartet gennemførelse af de internationalt vedtagne regler i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bedst sikres ved en forordning;

flagstaten eller andre bemyndigede, der udsteder det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og det internationale målebrev (1969), og ligeledes rederne og de instanser, der pålægger olietankskibe afgifter, må samarbejde om at gennemføre IMO's resolution A.747(18) for at øge beskyttelsen af havmiljøet;

nogle medlemsstater har allerede indført ordninger om nedsættelse af afgifterne for miljøvenlige skibe på et andet grundlag end IMO's resolution A.747(18); i overensstemmelse med resolutionens ånd bør der udformes en alternativ løsning for tonnagebaserede afgifter, bestående af en procentuel forskel i forhold til den gældende takst, således at den gennemsnitlige forskel bliver mindst den samme som forskellen i henhold til resolutionen; det bør desuden sikres, at olietankskibe med separate ballasttanke aldrig behandles mindre gunstigt, selv når afgifterne ikke beregnes på grundlag af tonnagen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Havne- og lodsmyndighederne i Fællesskabet skal i overensstemmelse med denne forordning:

- a) i Fællesskabet gennemføre resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe, der blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) forsamling den 4. november 1993, og hvis bilag er indeholdt i bilag I til denne forordning, for at fremme brugen af olietankskibe med separate olieballasttanke, herunder olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion; eller
- b) anvende ordninger med nedsatte afgifter for olietankskibe med separate ballasttanke, der er forskellige fra IMO-resolution A.747(18), men i resolutionens ånd.

Artikel 2

Denne forordning gælder for olietankskibe,

- der i særligt indrettede tanke kan føre separat ballast
- der er konstrueret, bygget, indrettet, udstyret og drives som olietankskibe med separate ballasttanke, herunder olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion
- der opfylder kravene i den internationale konvention om måling af skibe, 1969); og
- som har det internationale målebrev (1969).

Artikel 3

1. I denne forordning forstås ved:

- a) »olietankskib«: et skib, der er i overensstemmelse med definitionen af et olietankskib i regel 1, nr. 4, i bilag I til MARPOL 73/78
- b) »separat ballast«: den ballast, der er i overensstemmelse med definitionen af separat ballast i regel 1, nr. 17, i bilag I til MARPOL 73/78
- c) »separat ballasttank«: en tank, der udelukkende anvendes til føring af separat ballast
- d) »olietankskib med separate ballasttanke«: et olietankskib, som er forsynet med separate ballasttanke og af flagstatens regering eller andre bemyndigede, er certificeret som et olietankskib forsynet med separate

ballasttanke. Den pågældende myndighed skal klart attestere, at disse krav er opfyldt, under det relevante punkt i supplementet til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening

- e) »olietankskib med dobbelt skrog«: et olietankskib med separate ballasttanke, som er bygget i overensstemmelse med kravene i regel 13F, nr. 3, i bilag I til MARPOL 73/78
- f) »olietankskib med alternativ konstruktion«: et olietankskib med separate ballasttanke, som er bygget i overensstemmelse med kravene i regel 13F, nr. 4 og 5, i bilag I til MARPOL 73/78
- g) »MARPOL 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978 tillige med ændringer trådt i kraft ved denne forordnings vedtagelse
- h) »havnemyndighed«: en offentlig eller privat juridisk person, som pålægger skibe afgifter for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfarten
- i) »lodsmyndighed«: en offentlig eller privat juridisk person, som er bemyndiget til at yde lodstjeneste til skibsfarten
- j) »bruttotonnage«: mål for et skibs samlede størrelse fastlagt i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention af 1969 om måling af skibe
- k) »nedsat bruttotonnage«: et olietankskibs bruttotonnage, som opnås ved at fratække de separate ballasttanke bruttotonnage, som fastsat efter formlen i nr. 4 i bilag I til denne forordning, hele skibets bruttotonnage.

2. Bilag II indeholder MARPOL 73/78's definitioner af udtrykkene i stk. 1, litra a), b), e) og f).

Artikel 4

Med henblik på denne forordning skal det kompetente organ, når det udsteder det internationale målebrev (1969) for et olietankskib med separate ballasttanke, som er målt efter reglerne i den internationale konvention af 1969 om måling af skibe, under rubrikken »Bemærkninger« anføre en påtegning, der er i overensstemmelse med punkt 3 i bilag I til denne forordning, og som angiver

- i) tonnagen af skibets separate ballasttanke; denne tonnage skal beregnes efter den metode og fremgangsmåde, der er fastlagt i nr. 4 i bilag I til denne forordning, og
- ii) skibets nedsatte bruttotonnage.

Artikel 5

1. Ved beregningen af afgifter for olietankskibe helt eller delvis på grundlag af skibets bruttotonnage (BT) udelukker havnemyndighederne og lodsmyndighederne tonnagen af olietankskibets separate ballasttanke, således at deres beregninger bygger på skibets nedsatte bruttotonnage, som anført under rubrikken »Bemærkninger« i skibets internationale målebrev (1969).

2. Havne- og lodsmyndighederne skal alternativt sikre, at afgiften for et olietankskib, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde som defineret i artikel 2, er mindst 17 % lavere end afgiften for et tankskib uden separate ballasttanke med samme bruttotonnage.

Havne- og lodsmyndigheder, som den 13. juni 1994 allerede anvender en ordning med faste satser som omhandlet i foregående afsnit, men med en lavere procentsats, anvender senest den 1. januar 1997 satsen 17 %.

3. Hvis afgifterne beregnes på anden måde end på grundlag af bruttotonnage, skal havnemyndighederne og lodsmyndighederne sikre, at olietankskibe med separate ballasttanke ikke får en behandling, der er mindre gunstig, end hvis afgifterne beregnes i overensstemmelse med stk. 1 eller 2.

4. Havnemyndighederne og lodsmyndighederne må for alle olietankskibe med separate ballasttanke kun anvende én af de i stk. 1, 2 og 3, nævnte beregningsmetoder.

Artikel 6

Bilag I til denne forordning kan ændres efter proceduren i artikel 7 for at tilpasse det til ændringer af IMO-resolution A.747(18) og de relevante internationale konventioner, der er trådt i kraft.

Artikel 7

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Kommissionen indkalder dette udvalg, når det måtte være nødvendigt af hensyn til anvendelsen af denne forordning.

2. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

3. Der gælder følgende procedure for spørgsmål, der er omfattet af artikel 6:

- a) Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til,

hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

- b) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- c) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Har Rådet ikke inden tre måneder regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 8

1. Medlemsstaterne vedtager rettidigt og inden den 31. december 1995 de love og administrative bestemmelser, der måtte være nødvendige til gennemførelsen af denne forordning.

Disse forskrifter skal bl. a. omfatte kontroltilrettelæggelse, -procedure og -midler.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hvert medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 1994.

2. Medlemsstaterne sender årligt Kommissionen alle foreliggende oplysninger om gennemførelsen af denne forordning herunder overtrædelser begået af deres havnemyndigheder og lodsmyndigheder.

3. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af denne forordning. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 9

1. Kommissionen undersøger hvert år anvendelsen af forordningen, når den har modtaget rapporterne fra medlemsstaterne som omhandlet i artikel 8.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport vedrørende den i artikel 5, stk. 2, omhandlede ordning.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1996.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG I

Tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe

Af hensyn til et ensartet grundlag for anvendelsen af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe skal administrationer, organer, der er anerkendt til at udstede internationale certifikater, og instanser, der pålægger olietankskibe afgifter, acceptere følgende principper:

1. Skibet er certificeret som et olietankskib med separate ballasttanke som anført under punkt 5 i supplementet til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, og de separate ballasttanke-placering er anført under punkt 5.2 i dette supplement.
2. Separate ballasttanke er de tanke, der alene anvendes til føring af separat vandballast, som defineret i regel 1, nr. 17, i bilag I til MARPOL 73/78. De separate ballasttanke skal have et separat ballastpumpe- og -rørsystem indrettet til indtagning og udtømning af ballastvand alene fra og til havet. Der må ikke være rørforbindelser fra de separate ballasttanke til ferskvandssystemet. Ingen separate ballasttanke må bruges til føring af ladning eller oplagring af stores eller materiel.
3. I det internationale målebrev (1969) anføres der under rubrikken »Bemærkninger« følgende påtegning om tonnagen af de separate ballasttanke i olietankskibe:
»De separate ballasttanke er i overensstemmelse med regel 13 i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978, og den samlede tonnage af sådanne tanke, der alene bruges til føring af separat vandballast, er
Den nedsatte bruttotonnage, der skal bruges til beregning af afgifter baseret på tonnage, er...«.
4. Tonnagen af ovennævnte separate ballasttanke beregnes efter følgende formel:

$$K_1 \times V_b$$

hvor:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log^{10} V$ (eller efter tabellen i tillæg 2 til den internationale konvention om måling af skibe, 1969).

$V =$ det samlede rumfang i kubikmeter af alle lukkede rum i skibet som defineret i regel 3 i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

$V_b =$ det samlede rumfang i kubikmeter af de separate ballasttanke målt i henhold til regel 6 i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

BILAG II

Definitioner fra MARPOL 73/78 af udtrykkene i artikel 3, stk. 1, litra a), b), e) og f)

Ad stk. 1, litra a):

Ved et »olietankskib« forstås et skib bygget eller indrettet til primært at føre olie i bulk i lastrummene; det omfatter »combination carriers« og et hvilket som helst »kemikalietankskib« som defineret i bilag II til denne konvention, når det fører en ladning eller partladning olie i bulk.

Ved »combination carrier« forstås et skib, som er konstrueret til at føre enten olie eller tørlast i bulk.

Ved »kemikalietankskib« forstås et skib, bygget eller indrettet til primært at føre ladninger, som består af skadelige, flydende stoffer i bulk og omfatter et »olietankskib« som defineret i bilag I til denne konvention, når det fører en ladning eller partladning skadelige, flydende stoffer i bulk.

Ad stk. 1, litra b):

Ved »separat ballast« forstås det ballastvand, der er tilført en tank, som er fuldstændig adskilt fra lastolie- og brændseloliesystemet, og som permanent anvendes til føring af ballast, eller til føring af ballast eller ladninger, som ikke består af olie eller skadelige stoffer som defineret forskellige steder i bilagene til denne konvention.

Ad stk. 1, litra e):

Ved »olietankskibe med dobbelt skrog« forstås olietankskibe, hvis hele lasttanklængde er beskyttet af ballasttanke eller andre tanke end last- og brændselolietanke.

Ad stk. 1, litra f):

Ved »olietankskibe med alternativ konstruktion« forstås:

- olietankskibe, som er konstrueret således, at lastoliens søjle- og damptryk på skibets bundplade, som er eneste adskillelse mellem lasttankene og søen, ikke overstiger det ydre hydrostatiske vandtryk
- olietankskibe, hvis konstruktionsformer sikrer mindst det samme niveau af beskyttelse mod olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning, og hvis principper er godkendt af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet på baggrund af retningslinjer, som er udarbejdet af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

RÅDETS DIREKTIV 94/55/EF

af 21. november 1994

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

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

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C (3), og ud fra følgende betragtninger:

1. I årenes løb er der sket en betydelig forøgelse af såvel indenlandsk som international transport af farligt gods ad vej, hvorved faren for ulykker også er tiltaget;
2. med undtagelse af Irland er alle medlemsstater kontraherende parter i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) — hvis geografiske anvendelsesområde rækker ud over Fællesskabet — og hvori der er fastsat ensartede regler for sikker international transport af farligt gods ad vej; disse reglers anvendelsesområde bør derfor udvides til også at omfatte indenlandsk transport for at harmonisere de betingelser, hvorunder farligt gods transporteres ad vej i Fællesskabet;
3. der foreligger ikke fællesskabslovgivning, som omfatter alle de foranstaltninger, der kræves for at garantere en sikker transport af farligt gods, og de nationale bestemmelser varierer fra den ene medlemsstat til den anden; disse divergenser indebærer en hindring for den fri udveksling af transporttydelser og for den fri bevægelighed for køretøjer og transportudstyr; for at fjerne denne hindring må der opstilles ensartede betingelser for al transport inden for Fællesskabet;
4. der bør gøres en indsats af denne art på fællesskabsplan for at sikre sammenhængen med anden fællesskabslovgivning og for at sikre en tilstrækkelig grad af harmonisering, som letter den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, og for at sikre et højt sikkerhedsniveau for indenlandske og internationale transporter;
5. nærværende direktivs bestemmelser er ikke til hinder for, at Fællesskabet tilstræber en fremtidig harmonisering af klassifikationssystemerne for farlige stoffer, hvilket Fællesskabet og dets medlemsstater forpligtede sig til i overensstemmelse med målene angivet i dagsorden 21, kapitel 19, for UNCED-konferencen i juni 1992 i Rio de Janeiro;
6. der foreligger endnu ikke fællesskabslovgivning, som specifikt regulerer de sikkerhedsforhold, hvorunder biologiske agenser og genetisk modificerede organismer, der er omhandlet i Rådets direktiv 90/219/EØF (4), 90/220/EØF (5) og 90/679/EØF (6), skal transporteres;
7. nærværende direktivs bestemmelser tager hensyn til andre fællesskabspolitikker for så vidt angår arbejdstageres sikkerhed, konstruktion af køretøjer samt miljøbeskyttelse;
8. medlemsstaterne bør fortsat frit kunne fastsætte særlige regler for transport af farligt gods, som foretages på deres område med et køretøj, som ikke er omfattet af dette direktiv, uanset hvor køretøjet er indregistreret;
9. medlemsstaterne bør kunne anvende særlige færdselsregler for transport af farligt gods på deres område;

(1) EFT nr. C 17 af 20. 1. 1994, s. 6.

(2) EFT nr. C 195 af 18. 7. 1994, s. 15.

(3) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 3. maj 1994 (EFT nr. C 205 af 25. 7. 1994, s. 54), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 25), og Europa-Parlamentets afgørelse af 17. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

(4) EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 1.

(5) EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 15.

(6) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1990, s. 1.

10. medlemsstaterne bør kunne opretholde deres krav om kvalitetssikring, for så vidt angår visse nationale transportere, indtil Kommissionen forelægger Rådet en beretning herom;
11. i henhold til ADR-konventionens bestemmelser kan landene indgå aftaler, der afviger fra ADR, og det store antal aftaler, der er forhandlet på bilateral basis mellem medlemsstaterne, skaber forvrejning af den fri udveksling af serviceydelser vedrørende transport af farligt gods; indførelsen af de nødvendige bestemmelser i bilagene til dette direktiv vil kunne imødekomme behovet for sådanne afvigelser; det er nødvendigt at regne med en overgangsperiode, hvor medlemsstaterne fortsat anvender bestående aftaler;
12. det er nødvendigt at overføre ADR-bestemmelser, herunder konstruktionskravene til køretøjer, der transporterer farligt gods, til fællesskabsretten; der bør herved fastsættes en overgangsperiode, således at medlemsstaterne midlertidigt kan opretholde særlige nationale bestemmelser vedrørende konstruktionskrav til køretøjer, som er indregistreret på deres område;
13. de bestående informationsprocedurer i forbindelse med relevante nationale lovgivningsforslag bør anvendes, således at der opnås en større gennemsækelighed til fordel for alle økonomiske beslutningstagere;
14. medlemsstaterne bør fortsat på indenlandsk transport kunne anvende regler, der afspejler De Forenede Nationers henstillinger om transport af farligt gods, så længe ADR-bestemmelserne endnu ikke er tilpasset disse regler, hvilket ville lette den intermodale transport af farligt gods;
15. medlemsstaterne bør kunne regulere eller forbyde vejtransport af visse former for farligt gods på deres område, men alene begrundet i andre hensyn end rent transportsikkerhedsmæssige; for så vidt angår visse transportere af meget farlige stoffer, bør medlemsstaterne kunne kræve, at transporten foregår med jernbane eller med skib, eller, for så vidt angår visse meget farlige stoffer, at der anvendes meget specielle former for emballage;
16. medlemsstaterne bør med henblik på gennemførelsen af dette direktiv kunne stille strengere eller lempeligere krav til visse transportere, der udføres på deres område med køretøjer, der er indregistreret på det pågældende område;
17. ved harmoniseringen af betingelserne for transport af farligt gods bør der tages hensyn til særlige nationale forhold, og dette direktiv bør derfor være tilstrækkeligt fleksibelt til at give medlemsstaterne mulighed for at tillade visse undtagelser; nyttiggørelsen af teknologiske og industrielle udviklingstendenser bør ikke hæmmes, og derfor bør der gives midlertidige dispensationer med henblik herpå;
18. køretøjer, der er indregistreret i tredjelande, skal have ret til at udføre international transport på en medlemsstats område, hvis de opfylder ADR-bestemmelserne;
19. dette direktiv bør hurtigt kunne tilpasses den tekniske udvikling for at tage hensyn til de nye ADR-bestemmelser, og der bør i tilfælde af ulykke eller hændelse kunne træffes og anvendes nødforanstaltninger; der bør derfor oprettes et udvalg og indføres en procedure for et tæt samarbejde i dette udvalg mellem medlemsstaterne og Kommissionen;
20. bilagene til dette direktiv indeholder bestemmelser, der vedrører erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej; Rådets direktiv 89/684/EØF af 21. december 1989 om erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej⁽¹⁾ bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Anvendelsesområde, definitioner og almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på transport af farligt gods ad vej, der udføres inden for medlemsstaterne eller mellem medlemsstater. Det gælder ikke for transport af

⁽¹⁾ EFT nr. L 398 af 30. 12. 1989, s. 33.

farligt gods, der udføres af køretøjer, som tilhører de væbnede styrker, eller som disse er ansvarlige for.

2. Bestemmelserne i dette direktiv indskrænker ikke medlemsstaternes ret til, under overholdelse af fællesskabsretten, at stille krav med hensyn til

- a) national og international transport af farligt gods, der udføres på deres område af køretøjer, som falder uden for dette direktivs anvendelsesområde
- b) særlige færdselsregler for national og international transport af farligt gods
- c) transportvirksomhedernes kvalitetssikring i henhold til ISO-standard 9001 og 9002, i forbindelse med national transport:
 - i) af eksplosive stoffer og genstande af klasse 1, når mængden af eksplosiver for hver enkelt transportenhed overstiger:
 - 1 000 kg for så vidt angår nr. 1.1, eller
 - 3 000 kg for så vidt angår nr. 1.2, eller
 - 5 000 kg for så vidt angår nr. 1.3 og 1.5
 - ii) i tanke eller tankcontainere med en samlet kapacitet på over 3 000 liter af følgende meget farligt gods:
 - Stoffer af klasse 2
 - gasser klassificeret i litra a)
 - b)
 - b)
 - ct)
 - c)
 - kraftigt nedkølede flydende gasser henhørende under 7° b) og 8° b)
 - Stoffer af klasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
 - som ikke er opført i rubrik b) eller c) i disse klasser, eller
 - som er opført i disse, men med en farekode bestående af mindst tre signifikative kendetegn (dog ikke nul)
 - iii) kolli af klasse 7 (radioaktive stoffer) af følgende art: kolli med spalteligt materiale, kolli af type B(U), kolli af type B(M).

Anvendelsesområdet for de nationale bestemmelser vedrørende disse krav kan ikke udvides.

De pågældende bestemmelser ophører med at finde anvendelse, hvis tilsvarende foranstaltninger gøres bindende gennem fællesskabsbestemmelser.

Kommissionen afgiver senest den 31. december 1998 en beretning for Rådet, indeholdende en vurdering af de sikkerhedsmæssige aspekter, som er forbundet med denne undtagelse, ledsaget af et forslag om forlængelse eller ophævelse af denne undtagelse.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- »ADR«, den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, med ændringer
- »køretøj«, et færdigopbygget eller delvis opbygget motorkøretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer og selvkørende arbejdsredskaber
- »farligt gods«, stoffer og genstande, som ikke må transporteres ad vej, eller som kun må transporteres på visse betingelser i henhold til bilag A og B
- »transport«, enhver vejtransport, der udføres helt eller delvis på offentlig vej på en medlemsstats område med et køretøj, herunder læsning og aflæsning af gods, der er omfattet af bilag A og B, med forbehold af medlemsstaternes bestemmelser om ansvar i forbindelse med operationerne.

Transporter, der alene foregår inden for et lukket område, er ikke omfattet af denne definition.

Artikel 3

1. Farligt gods, som det er forbudt at transportere ifølge bilag A og B, må ikke transporteres ad vej, jf. dog artikel 6.

2. Medmindre andet følger af dette direktivs øvrige bestemmelser, er det tilladt at transportere andet farligt gods opført i bilag A, såfremt de i bilag A og B fastsatte betingelser er opfyldt, specielt med hensyn til

- a) emballering og etikettering af det pågældende gods, og
- b) konstruktion, udstyr og funktion af det køretøj, der transporterer det pågældende gods.

KAPITEL II

Afvigelser, begrænsninger og fritagelser

Artikel 4

Medlemsstaterne kan alene i forbindelse med indenlandske transporter, der udføres med køretøjer, der er indregistreret på deres eget område, opretholde de af deres nationale lovbestemmelser om transport af farligt gods ad vej, der er forenelige med FN's henstillinger om transport af farligt gods, indtil bilag A og B er blevet revideret, så de afspejler disse henstillinger. Hver enkelt medlemsstat meddeler Kommissionen dette.

Artikel 5

1. For så vidt andet ikke er fastsat i fællesskabsretten, blandt andet vedrørende markedsadgang, bevarer medlemsstaterne retten til at fastsætte regler for eller forbyde transport af visse former for farligt gods på deres område, ud fra hensyn såsom den nationale sikkerhed eller miljøbeskyttelse, men ikke ud fra hensynet til sikkerheden under transport.

2. De bestemmelser, som en medlemsstat kræver overholdt vedrørende køretøjer, der udfører international transport gennem deres område, og som er tilladt efter randnummer 10 599 i bilag B, skal være begrænset til at gælde lokalt, de skal finde anvendelse på både national og international transport, og de må ikke indebære nogen forskelsbehandling.

3. a) Medlemsstaterne kan anvende strengere bestemmelser om transport, der udføres med køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug på deres område, men ikke om køretøjers konstruktion.

b) For så vidt angår tyngdepunktet i tankvogne, der er indregistreret på deres område, kan medlemsstaterne dog bibeholde deres særlige nationale bestemmelser, indtil randnummer 211 128 i bilag B eventuelt ændres, men dog ikke længere end til den 31. december 1998.

4. Finder en medlemsstat i tilfælde af ulykke eller begivenhed, at sikkerhedsbestemmelserne har vist sig ikke i tilstrækkelig grad at mindske de risici, som transporten udgør, og er nødforanstaltninger nødvendige, underretter den på det forberedende stadium Kommissionen om de foranstaltninger, den agter at træffe. Kommissionen beslutter efter proceduren i artikel 9, om de pågældende foranstaltninger kan tillades anvendt, herunder hvor længe.

5. Medlemsstaterne kan opretholde de nationale bestemmelser, der den 31. december 1996 gælder for følgende områder:

- transport af stoffer af klasse 1.1
- transport af giftige, flygtige og/eller antændelige gasser af klasse 2
- transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner
- transport i tanke eller tankcontainere på over 3 000 liter af flydende stoffer af klasse 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 eller 8, som ikke er opført i rubrik b) eller c) i en af disse klasser.

Sådanne bestemmelser må kun vedrøre

- forbud mod transport ad vej, når denne kan foregå med jernbane eller med skib
- krav om, at der fortrinsvis skal benyttes bestemte ruter
- eller enhver anden bestemmelse vedrørende transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner.

Disse bestemmelser kan hverken udvides eller skærpes. Medlemsstaterne meddeler sådanne nationale bestemmelser til Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne kan i de tilfælde, hvor den samlede transport også indebærer sø- eller lufttransport, tillade vejtransport på deres område af farligt gods, der er klassificeret, emballeret og etiketteret i overensstemmelse med de internationale krav til sø- eller lufttransport.

2. Bestemmelserne i bilag A og B om brugen af sprog i mærkningen eller den relevante dokumentation finder ikke anvendelse på transporter, der er begrænset til en enkelt medlemsstats område. Medlemsstaterne kan tillade brugen af andre sprog end dem, der er omhandlet i bilagene, ved transporter på deres område.

3. Medlemsstaterne kan på deres område tillade brug af køretøjer, som er fremstillet inden den 1. januar 1997, og som ikke er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, men hvis konstruktion opfylder de krav i den nationale lovgivning, der var gældende indtil den 31. december 1996, forudsat at disse køretøjer vedbliver med at opfylde det krævede sikkerhedsniveau.

4. Medlemsstaterne kan opretholde nationale bestemmelser om konstruktion, brug og transportbetingelser for nye beholdere efter randnummer 2212 i bilag A, som var

gældende den 31. december 1996, og for nye tanke, som afviger fra bestemmelserne i bilag A og B, indtil det tidspunkt, hvor der er blevet indsat henvisninger til standarder for konstruktion og brug af sådanne tanke og beholdere i bilag A og B med samme bindende virkning som bestemmelserne i dette direktiv, dog senest indtil den 31. december 1998. Beholdere og tanke, der er fremstillet inden den 1. januar 1999, og som vedbliver med at opfylde det krævede sikkerhedsniveau, kan fortsat anvendes på de oprindelige vilkår.

5. Enhver medlemsstat kan opretholde andre nationale bestemmelser end dem, der er omhandlet i bilag A og B, med hensyn til referencetemperaturen ved transport på det nationale område af flydende gas og af blandinger af flydende gas, indtil bestemmelser om de rette referencetemperaturen for bestemte klimazoner er blevet indarbejdet i europæiske standarder, og referencer til disse standarder er blevet tilføjet i bilag A og B.

6. Enhver medlemsstat kan ved transport på sit område tillade brugen af emballage, der er fremstillet inden 1. januar 1997, men ikke godkendt i overensstemmelse med ADR inden 1. januar 1997, på betingelse af, at emballagen er mærket med fremstillingsdatoen, at den vil kunne bestå de relevante prøver i henhold til kravene i den nationale lovgivning, der var gældende den 31. december 1996, og at alle sådanne emballager vedbliver med at opfylde det nødvendige sikkerhedsniveau (hvilket indebærer prøvning og kontrol, hvis dette er påkrævet), efter følgende ordning: store metalbeholdere til bulkvarer og metalromler med en kapacitet på over 50 l kan anvendes i et tidsrum på maksimalt 15 år fra fremstillingsdatoen; anden metalemballage og al plastemballage kan anvendes i et tidsrum på maksimalt fem år fra fremstillingsdatoen, dog ikke efter 31. december 1998.

7. Enhver medlemsstat kan indtil den 31. december 1998 tillade transport på sit område af visse former for farligt gods, der er emballeret inden den 1. januar 1997, på betingelse af, at godset er klassificeret, emballeret og etiketteret i overensstemmelse med kravene i den nationale lovgivning, der var gældende inden den 1. januar 1997.

8. Enhver medlemsstat kan for transporter, der udføres på dens område med køretøjer, der er indregistreret i medlemsstaten, opretholde de bestemmelser i den nationale lovgivning, der var gældende inden den 31. december 1996, med hensyn til mærkning med en bekæmpelsesinstruktionskode i stedet for fareidentifikationsnummer som fastsat i bilag B.

9. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen opretholde lempeligere bestemmelser end dem, der er anført i bilag A og B, for så vidt angår transport på deres eget område af små mængder af visse former for farligt gods med undtagelse af stoffer, der er radioaktive i mellemsvær eller svær grad.

10. Forudsat at sikkerheden ikke sættes over styr, kan medlemsstaterne give tilladelse til, at der midlertidigt afviges fra bilag A og B, således at der på deres område kan foretages de nødvendige prøver med henblik på at ændre bilagenes bestemmelser for at tilpasse dem til den tekniske og industrielle udvikling. Kommissionen underrettes herom, og denne underretter de andre medlemsstater.

De midlertidige afvigelser, som medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter på grundlag af randnummer 2 010 og 10 602 i bilag A og B, udformes som en multilateral aftale, som den myndighed, der tager initiativet til aftalen, foreslår samtlige medlemsstaters myndigheder at indgå. Kommissionen underrettes herom.

De i første og andet afsnit omhandlede afvigelser skal anvendes uden forskelsbehandling som følge af afsender- eller transportvirksomhedens eller modtagerens nationalitet eller hjemsted, de kan højst gælde for et tidsrum af fem år, og de kan ikke forlænges.

11. Medlemsstaterne kan på deres område give tilladelse til exceptionel transport af farligt gods i enkeltstående tilfælde, eller transport, som er forbudt i henhold til bilag A og B, eller som udføres under andre betingelser end dem, der er omhandlet i bilag A og B.

12. Uden at det inddrækker bestemmelserne i stk. 2, kan medlemsstaterne indtil den 31. december 1998 anvende bestående aftaler med andre medlemsstater, hvorved ADR-konventionen overholdes, og uden at der øves forskelsbehandling på grundlag af afsender- eller transportvirksomhedens eller modtagerens nationalitet eller hjemsted. Ved de øvrige afvigelser, som er tilladt efter randnummer 2 010 og 10 602 i bilag A og B, skal kravene i stk. 10 være opfyldt.

Artikel 7

Med forbehold af nationale bestemmelser eller EF-bestemmelser om markedsadgang kan køretøjer, der er indregistreret eller godkendt til kørsel i tredjelande, benyttes til international transport af farligt gods inden for Fællesskabet, såfremt denne transport overholder bestemmelserne i ADR-konventionen.

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 8

De ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse bilag A og B til den videnskabelige og tekniske udvikling

på de af direktivet omfattede områder for at tage hensyn til ændringer i bilagene til ADR, vedtages i overensstemmelse med proceduren i artikel 9.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af et udvalg for transport af farligt gods, i det følgende benævnt »udvalget«, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

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

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

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

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

Artikel 10

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

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det af direktivet omfattede område.

Artikel 11

1. Direktiv 89/684/EØF ophæves fra 1. januar 1997.

2. Foreløbige beviser, der er udstedt af medlemsstaterne udelukkende til national transport i henhold til det nævnte direktivs artikel 4, stk. 2, forbliver gyldige til den 31. december 1996. Beviser, der er udstedt i henhold til ovennævnte direktivs artikel 4, stk. 4, kan fortsat anvendes indtil udløbet af deres gyldighedsperiode, dog senest indtil den 1. juli 1997 for transport af farligt gods i tanke samt transport af eksplosive stoffer, og senest indtil den 1. januar 2000 for transport af andet farligt gods.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 1994.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG A

Randnumrene 2 000 til 3 999 i bilag A til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 1995, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

NB: Udgaver på de officielle fællesskabssprog vil blive offentliggjort, så snart der er udarbejdet en kodificeret tekst, og oversættelserne er foretaget.

BILAG B

Randnumrene 10 000 til 260 000 i bilag B til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 1995, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

NB: Udgaver på de officielle fællesskabssprog vil blive offentliggjort, så snart der er udarbejdet en kodificeret tekst, og oversættelserne er foretaget.

RÅDETS DIREKTIV 94/56/EF

af 21. november 1994

om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

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

ud fra følgende betragtninger:

der bør opretholdes et højt sikkerhedsniveau inden for civil luftfart i Europa, og der bør gøres alt for at nedbringe antallet af flyvehavarier og flyvehændelser;

hurtig gennemførelse af de tekniske undersøgelser af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart forbedrer flyvesikkerheden ved at bidrage til at forebygge sådanne havarier og hændelser;

der bør tages hensyn til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago, og som tager sigte på gennemførelse af foranstaltninger, der er nødvendige til sikring af luftfarten; der bør tages hensyn specielt til annekts 13 til ovennævnte konvention, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende undersøgelsen af flyvehavarier;

internationale standarder i annekts 13 foreskriver, at havariundersøgelsen skal udføres under den stats ansvar, hvor flyvehavariet finder sted;

hvis undersøgelsen af en alvorlig flyvehændelse ikke indledes af den stat, hvor den indtræffer, bør den udføres af registreringsstaten;

undersøgelsen af alvorlige flyvehændelser bør udføres på lignende måde som undersøgelsen af flyvehavarier;

undersøgelsesernes omfang bør afpasses efter det erfaringsgrundlag, der vil kunne tilvejebringes med henblik på forbedring af sikkerheden;

flyvesikkerheden kræver, at undersøgelser udføres så hurtigt som muligt;

undersøgelsespersonalet skal kunne udføre deres arbejde med den nødvendige uafhængighed;

under overholdelse af gældende lovgivning vedrørende kompetencen for de myndigheder, der er ansvarlige for den retlige undersøgelse, og i givet fald i nært samarbejde med disse, sørger medlemsstaterne for, at de ansvarlige for den tekniske undersøgelse får mulighed for at udføre deres opgaver under de bedst mulige vilkår;

undersøgelsen af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart bør udføres af eller under kontrol af en uafhængig instans eller enhed for at undgå interessekonflikter og udelukke enhver mulighed for, at undersøgelsespersonalet er impliceret i hændelsesforløbet vedrørende den begivenhed, der undersøges;

denne instans eller enhed bør være passende udstyret, og dens arbejdsopgaver bør også kunne omfatte aktiviteter af forebyggende karakter;

medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger til om fornødent at sikre gensidig bistand til at udføre undersøgelserne;

en medlemsstat kan delegerede udførelsen af en undersøgelse til en anden medlemsstat;

det er vigtigt for forebyggelsen af flyvehavarier, at konklusionerne af undersøgelserne offentliggøres hurtigst muligt;

ved udbredelsen af konklusionerne af undersøgelser af flyvehændelser skal der tages hensyn til hændelsernes særlige karakter;

medlemsstaterne bør tage skyldigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, som en undersøgelse af en flyvehavari eller en flyvehændelse resulterer i;

(1) EFT nr. C 257 af 22. 9. 1993, s. 8 og EFT nr. C 109 af 19. 4. 1994, s. 14.

(2) EFT nr. C 34 af 2. 2. 1994, s. 18.

(3) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 9. marts 1994 (EFT nr. C 91 af 28. 3. 1994, s. 123), Rådets fælles holdning af 16. maj 1994 (EFT nr. C 172 af 24. 6. 1994, s. 46) og Europa-Parlamentets afgørelse af 26. oktober 1994 (EFT nr. C 323 af 21. 11. 1994).

den tekniske undersøgelse har udelukkende til formål at tilvejebringe et erfaringsgrundlag, således at fremtidige flyvehavarier og flyvehændelser kan forebygges, og analysen af hændelsesforløbet, konklusionerne og sikkerhedsanbefalinger kan derfor ikke benyttes til at fastslå skyld eller placere ansvar;

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at øge flyvesikkerheden ved at fremme hurtig gennemførelse af undersøgelser, hvis eneste formål er at forebygge fremtidige flyvehavarier og flyvehændelser.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart på Fællesskabets område, under hensyntagen til medlemsstaternes internationale forpligtelser.

2. Dette direktiv finder også anvendelse uden for Fællesskabets område

- i) på undersøgelser af flyvehavarier, som omfatter luftfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, når en sådan undersøgelse ikke udføres af en anden stat
- ii) på undersøgelser af alvorlige flyvehændelser, som omfatter luftfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, eller som benyttes af et foretagende, der er etableret i en medlemsstat, når en sådan undersøgelse ikke udføres af en anden stat.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) »Flyvehavari« (havari): en begivenhed, der indtræffer i forbindelse med anvendelse af et luftfartøj fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, og hvor:

- 1) nogen afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af

— at være i luftfartøjet, eller

— direkte berøring med en hvilken som helst del af luftfartøjet, herunder dele, som har løsnet sig fra luftfartøjet, eller

— direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor

undtagen hvis skaderne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis skaderne rammer blinde passagerer, der har skjult sig uden for de områder, som passagerer og besætning normalt har adgang til; eller

2) luftfartøjer udsættes for skade eller strukturelle fejl, der:

— nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets flyveegenskaber, og som

— normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele

bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til motoren, deres motorskærme eller tilbehør, og bortset fra sakke, der er begrænset til propeller, vingespidsler, antenner, dæk, bremses eller skærme, eller til mindre buler eller huller i luftfartøjets beklædning, eller

3) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt

b) »alvorlig kvæstelse«: en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og

1) som kræver hospitalsindlæggelse i mere end to døgn, hvis indlæggelse sker senest syv dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet; eller

2) hvorved der er sket knoglebrud (bortset fra ukomplerede brud på fingre, tæer eller næse); eller

3) hvorved der er fremkommet alvorlig blødning, eller nerve-, muskel- eller seneskade; eller

4) hvorved der er sket kvæstelse af et indre organ; eller

5) hvorved der er sket anden- eller tredjegrads forbrændninger eller forbrændninger, der dækker mere end 5% af kroppens overflade; eller

6) hvorved der er sket bevislig udsættelse for smittomme stoffer eller skadelig stråling;

c) »dødsbringende kvæstelse«: en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som medfører døden inden for 30 dage efter datoen for havariet;

- d) »årsager«: handling(er), undladelse(r), tildragelse(r), forhold, eller en kombination heraf, som fører til havariet eller flyvehændelsen (hændelse)
- e) »undersøgelse«: aktiviteter, der udføres med det formål at forebygge havarier og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, udarbejdelse af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsag(er) og om nødvendigt udarbejdelse af sikkerhedsanbefalinger
- f) »undersøgelsesleder«: en person, der på grundlag af sine kvalifikationer får overdraget ansvaret for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af samt tilsynet med en undersøgelse
- g) »flight recorder«: enhver form for apparat installeret i et luftfartøj med det formål at supplere undersøgelser af havarier og hændelser
- h) »foretagende«: enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med økonomisk vinding for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om det har selvstændig status som juridisk person
- i) »operatør«: person, organ eller foretagende, der varetager eller tilbyder at varetage driften af et eller flere luftfartøjer
- j) »flyvehændelse« (hændelse): en begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med anvendelsen af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne få indflydelse på sikkerheden i forbindelse med luftfartøjers anvendelse
- k) »alvorlig flyvehændelse« (alvorlig hændelse): en hændelse, der rummer omstændigheder, som indicerer, at der var nær ved at indtræffe et havari (bilaget indeholder en liste med eksempler på alvorlige flyvehændelser)
- l) »sikkerhedsanbefaling«: et forslag, der er fremsat af den instans, der undersøger havarier i den stat, der foretager den tekniske undersøgelse på grundlag af oplysninger, der hidrører fra denne undersøgelse, og som har til formål at forebygge havarier og hændelser.

Artikel 4

Forpligtelse til undersøgelse

1. Ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse skal gøres til genstand for en undersøgelse.

Medlemsstaterne kan dog træffe foranstaltninger til at gennemføre en undersøgelse af hændelser, der ikke er omfattet af første afsnit, hvis undersøgelsesinstansen forventer at kunne tilvejebringe et erfaringsgrundlag i flyvesikkerhedsmæssig henseende.

2. Undersøgelsesernes omfang og den fremgangsmåde, der skal følges ved disse undersøgelser, bestemmes af undersøgelsesinstansen under hensyn til principperne i og mål-

sætningen for dette direktiv samt til det erfaringsgrundlag, som undersøgelsesinstansen forventer at kunne tilvejebringe i forbindelse med havariet eller den alvorlige hændelse med henblik på forbedring af sikkerheden.

3. Undersøgelser efter stk. 1 tager under ingen omstændigheder sigte på placering af skyld og ansvar.

Artikel 5

Status for undersøgelsen

1. Medlemsstaterne fastsætter inden for rammerne af deres respektive interne retssystemer en retlig status for undersøgelsen, der tillader undersøgelseslederne at udføre deres opgave så effektivt og hurtigt som muligt.

2. I overensstemmelse med gældende lovgivning i medlemsstaterne, og eventuelt i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retlige undersøgelse, har undersøgelsespersonalet navnlig ret til:

- a) uhindret adgang til stedet for havariet eller hændelsen og til luftfartøjet og dets indhold samt til vraget
- b) øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolret fjernelse af vragele eller andre dele med henblik på undersøgelse og analyse
- c) øjeblikkelig adgang til og anvendelse af indholdet af flight recorders og enhver anden rekordering
- d) adgang til resultaterne af undersøgelser af eller udtagelser af prøver af ligene af ofrene
- e) øjeblikkelig adgang til resultaterne af undersøgelser af eller udtagelser af prøver på de personer, der var involveret i luftfartøjets drift
- f) afhøring af vidner
- g) uhindret adgang til alle relevante oplysninger, som luftfartøjets ejer, operatør eller fabrikant samt de myndigheder, der er ansvarlige for civil luftfart eller for driften af lufthavne, ligger inde med.

Artikel 6

Undersøgelsesstatus eller -enhed

1. Hver medlemsstat skal sikre, at de tekniske undersøgelser gennemføres eller kontrolleres af en permanent civil luftfartsinstans eller -enhed. Denne luftfartsinstans eller -enhed skal fungere uafhængigt af navnlig de nationale luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontrolltjeneste

og lufthavnsdrift og generelt af enhver anden part, hvis interesser kunne komme i konflikt med undersøgelsesinstansens eller -enhedens opgave.

2. Uanset stk. 1 kan de aktiviteter, der er overladt til instansen eller enheden, udvides til også at omfatte indsamling og analyse, især i forebyggende øjemed, af data vedrørende flyvesikkerhed, dersom disse aktiviteter ikke har indflydelse på instansens eller enhedens uafhængighed og ikke indebærer ansvar i henseende til regeludstedelse eller forvaltning.

3. Den i stk. 1 nævnte instans eller enhed skal være tilstrækkeligt udstyret til at kunne varetage sin opgave uafhængigt af luftfartsmyndighederne i stk. 1, og den skal kunne råde over tilstrækkelige midler hertil. Dens undersøgelsespersonale skal have en status, der giver det garanti for den nødvendige uafhængighed. Personalet skal mindst omfatte én person, der kan fungere som undersøgelsesleder i tilfælde af, at der indtræffer et flyvehavari eller en alvorlige flyvehændelse.

4. Om nødvendigt kan undersøgelsesinstansen eller -enheden anmode instanser eller enheder i andre medlemsstater om at få stillet følgende til rådighed:

a) installationer, faciliteter og udstyr til:

- teknisk undersøgelse af vragele og flyudstyr samt andre genstande, der er af betydning for undersøgelsen
- vurdering af oplysningerne fra flight recorders
- lagring af data om flyvehavarier i databaser og analyse heraf.

b) eksperter i havariundersøgelser til udførelse af specielle opgaver, men kun når en undersøgelse er påbegyndt i anledning af et større havari.

En sådan bistand bør så vidt muligt være vederlagsfri.

5. En medlemsstat kan delegere opgaven med at udføre en undersøgelse af et havari eller en hændelse til en anden medlemsstat.

Artikel 7

Havarirapport

1. I forbindelse med enhver undersøgelse af et havari skal der udarbejdes en rapport i en form, der er afpasset

efter havariets art og omfang. I rapporten skal der henvises til det eneste sigte med undersøgelsen, jf. artikel 1, og den skal om nødvendigt indeholde sikkerhedsanbefalinger.

2. Undersøgelsesinstansen eller -enheden skal offentliggøre den endelige havarirapport hurtigst muligt, og om muligt ikke senere end tolv måneder efter datoen for havariet.

Artikel 8

Hændelsesrapport

1. I forbindelse med enhver undersøgelse af en hændelse skal der udarbejdes en rapport i en form, der er afpasset efter hændelsens art og omfang. Rapporten skal om nødvendigt indeholde relevante sikkerhedsanbefalinger. Rapporten skal sikre de i hændelsen involverede personer anonymitet.

2. Hændelsesrapporten sendes til de parter, der må anses for at kunne få nytte af rapportens undersøgelsesresultater, der vedrører sikkerhed.

Artikel 9

Sikkerhedsanbefalinger

De rapporter og sikkerhedsanbefalinger, der er nævnt i artikel 7 og 8, skal rettes til de berørte foretagender og nationale luftfartsmyndigheder. Der skal sendes kopi til Kommissionen.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesinstansens eller -enhedens sikkerhedsanbefalinger, og at de alt efter omstændighederne efterkommes, uden at dette i øvrigt berører fællesskabsbestemmelserne.

Artikel 10

Sikkerhedsanbefalinger skaber ikke i sig selv formodning om skyld eller ansvar i forbindelse med et havari eller en hændelse.

Artikel 11

Rådets direktiv 80/1266/EØF af 16. december 1980 om fremtidigt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne med hensyn til undersøgelser af flyveulykker ⁽¹⁾ ophæves.

(1) EFT nr. L 375 af 31. 12. 1980, s. 32.

Artikel 12

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 21. november 1993. De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 13

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 1994.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG

LISTE MED EKSEMPLER PÅ ALVORLIGE FLYVEHÆNDELSER

De nedenfor anførte hændelser er typiske eksempler på alvorlige hændelser. Listen er ikke udtømmende, og den tjener kun som vejledning ved definitionen af udtrykket »alvorlig flyvehændelse«.

- Et tæt-på-sammenstød, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation.
 - Kontrolleret flyvning imod terræn, hvor kollision kun undgås med nød og næppe.
 - En afbrudt start på en lukket eller optaget bane, eller en start fra en sådan bane med kun en minimal afstand til en hindring.
 - En landing eller et forsøg på landing på en lukket eller optaget bane.
 - Alvorligt svigt med hensyn til at nå op på den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
 - Enhver brand eller røgudvikling i passagerkabine, lastrum eller motorer, selv om disse brande slukkes med brandslukningsudstyret.
 - Enhver hændelse, hvor flyvebesætningen har akut behov for at bruge iltmaske.
 - Strukturel skade på luftfartøjet eller motorskade, der ikke er klassificeret som havari.
 - Flere forskellige funktionsfejl i et eller flere af luftfartøjets systemer, der har alvorlig indvirkning på styring af luftfartøjet.
 - Ethvert tilfælde af et flyvebesætningsmedlems uarbejdsdygtighed under flyvningen.
 - En så begrænset resterende brændstofbeholdning, at piloten må melde, at der foreligger en nødsituation.
 - Hændelser i forbindelse med start og landing, såsom landing før banen, standsning efter banen og hændelser, hvor luftfartøjet kommer ud over siden af banen.
 - Systemsvigt, vejrphænomener, flyvning uden for det tilladte flyveområder, eller andre tildragelser, der vil kunne gøre det vanskeligt at bevare kontrollen over luftfartøjet.
 - Svigt i mere end ét system inden for et flerstrengt system, der er obligatorisk for styring og navigering af luftfartøjer.
-

RÅDETS DIREKTIV 94/57/EF

22. november 1994

om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

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

ud fra følgende betragtninger:

I resolutionen af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs opstillede Rådet som mål at udtage alle skibe, som ikke overholder standarderne, fra Fællesskabets farvande, og lagde særlig vægt på en fællesskabsindsats med henblik på at sikre effektiv og ensartet anvendelse af internationale regler ved at udarbejde fælles standarder for klassifikationselskaber ⁽⁴⁾;

sikkerhed og forebyggelse af forurening til søs kan fremmes effektivt ved streng anvendelse af internationale konventioner, kodekser og resolutioner, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes;

flag- og havnestaterne har ansvar for tilsynet med, at skibene er i overensstemmelse med de ensartede internationale standarder for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs;

medlemsstaterne er ansvarlige for udstedelse af internationale certifikater vedrørende sikkerhed og forurening i henhold til konventioner såsom SOLAS 74, lastelinjekon-

ventionen fra 66 og MARPOL 73/78 samt for gennemførelsen af bestemmelserne i disse konventioner;

i henhold til disse konventioner kan alle medlemsstater i varierende omfang bemyndige tekniske organisationer til at foretage certificering af en sådan overensstemmelse, ligesom de kan overdrage udstedelsen af de relevante sikkerhedscertifikater til disse;

på verdensplan findes der et større antal klassifikationselskaber, der ikke sikrer en fyldestgørende gennemførelse af reglerne eller en tilstrækkelig pålidelighed, når de handler på de nationale myndigheders vegne, fordi de ikke har de nødvendige strukturer og erfaringer, som man kan have tillid til, og som sætter dem i stand til at udføre deres opgaver på et højt professionelt niveau;

målet at fastsætte passende standarder for klassifikationselskaber kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, hvis de handler individuelt, men kan bedre gennemføres på fællesskabsplan;

det er hensigtsmæssigt at gribe ind ved hjælp af et rådsdirektiv, hvori der fastsættes minimumskrav til godkendelse af organisationerne, medens selve godkendelsen, midlerne til håndhævelse af reglerne og gennemførelsen af direktivet overlades til medlemsstaterne;

de europæiske standarder EN 45004 og EN 29001 tillige med IACS-standarderne (International Association of Classification Societies) udgør en tilstrækkelig garanti for kvaliteten af organisationernes præstationer;

udstedelsen af radiosikkerhedscertifikatet for lastskibe kan overdrages til private organer, som har tilstrækkelig sagkundskab og kvalificeret personale;

(1) EFT nr. C 167 af 18. 6. 1993, s. 13.

(2) EFT nr. C 34 af 2. 2. 1994, s. 14.

(3) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 9. marts 1994 (EFT nr. C 91 af 28. 3. 1994, s. 9), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 75) og Europa-Parlamentets afgørelse af 16. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

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

organisationer, der ønsker at blive godkendt i forhold til dette direktiv, skal tilstille medlemsstaterne fuldstændige oplysninger om og dokumentation for, at de opfylder minimumskravene, og medlemsstaterne skal give Kommissionen og de andre medlemsstater meddelelse om, hvilke organisationer de har godkendt;

organisationer, der ikke opfylder minimumsantal af og -tonnage for klassede skibe og minimumsantal af fuldtids-beskæftigede skibsinspektører i bilaget, men som opfylder alle de øvrige krav, kan af Kommissionen godkendes for tre år; godkendelsen af sådanne organisationer bør forlænges efter perioden på tre år, forudsat at de fortsat opfylder de samme krav; godkendelsen for tre år gælder kun medlemsstater, der har indgivet en anmodning herom, og kun den periode;

etableringen af det fælles marked indebærer fri udveksling af tjenesteydelser, hvorfor de organisationer, der opfylder et sæt af fælles krav, som sikrer deres professionalisme og pålidelighed, vil få ret til at udføre deres tjenesteydelser inden for Fællesskabet, forudsat at en medlemsstat har besluttet at overdrage sådanne lovpligtige opgaver; en sådan medlemsstat kan dog på objektivi og gennemskueligt grundlag begrænse antallet af de organisationer, der autoriseres, så det svarer til dens behov, under forudsætning af at Kommissionen udøver kontrol efter udvalgsprocedurerne;

princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i forbindelse med inspektion og syn af skibe kan gennemføres gradvist, men ikke ud over den fastsatte frist;

det er nødvendigt, at de nationale myndigheder inddrages nærmere i skibssyn og udstedelse af de relevante certifikater, så der sikres fuld overensstemmelse med de internationale sikkerhedsregler, selv i de tilfælde, hvor medlemsstaterne har overdraget det til organisationer uden for deres administration at udføre visse lovpligtige opgaver; der bør derfor etableres et tæt samarbejdsforhold mellem myndighederne og organisationerne, hvilket kan kræve, at organisationen har en lokal repræsentant i den medlemsstat, på hvis vegne den udfører sine opgaver;

der bør nedsættes et forskriftsudvalg, der skal bistå Kommissionen i dens bestræbelser for at sikre en effektiv anvendelse af de bestående standarder for sikkerhed til søs og for miljøbeskyttelse, idet der tages hensyn til de nationale ratifikationsprocedurer;

Kommissionen skal handle i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i artikel 13, med henblik på at følge udviklingen i internationale fora og ajourføre minimumskravene;

på grundlag af de af medlemsstaterne i henhold til artikel 11 meddelte oplysninger om effektiviteten hos de organisationer, der arbejder på deres vegne, træffer Kommissio-

nen i overensstemmelse med proceduren i artikel 13 afgørelse om, hvorvidt den vil anmode medlemsstaterne om at tilbagekalde godkendelsen af de organisationer, som ikke længere opfylder de fælles minimumskrav;

medlemsstaterne skal dog fortsat have muligheden for selv at kunne suspendere deres godkendelse af en organisation som følge af alvorlig fare for sikkerhed eller miljø; Kommissionen træffer i overensstemmelse med den ovenfor omhandlede procedure hurtigt afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt at underkende en sådan national foranstaltning;

medlemsstaterne bør med regelmæssige mellemrum vurdere effektiviteten hos de organisationer, der arbejder på dens vegne, og forsyne Kommissionen og alle de øvrige medlemsstater med præcise oplysninger herom;

medlemsstaterne anmodes i deres egenskab af havnemyndigheder om at fremme sikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabets farvande gennem prioriteret inspektion af skibe med certifikater fra organisationer, der ikke opfylder de fælles krav, hvorved det sikres, at skibe, der fører tredjelands flag, ikke behandles gunstigere;

den procedure, i henhold til hvilken udvalget træffer afgørelse, bør være procedure III A i artikel 2 i Rådets afgørelse 87/373/EØF (1);

klassifikationsselskaberne skal ajourføre og håndhæve deres tekniske standarder med henblik på at harmonisere sikkerhedsreglerne og sikre en ensartet gennemførelse af de internationale regler inden for Fællesskabet;

på nuværende tidspunkt findes der ingen ensartede internationale standarder, som alle skibe skal opfylde i bygningsfasen og i hele deres levetid, for så vidt angår skrog, maskineri samt el- og betjeningsinstallationer; sådanne standarder kan fastlægges i overensstemmelse med anerkendte klassifikationsselskabers regler eller med ækvivalente standarder, som de nationale myndigheder skal vedtage i overensstemmelse med proceduren i Rådets direktiv 83/189/EØF af 28. marts 1983 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter (2), som ændret —

(1) EFT nr. L 197 af 18. 7. 1987, s. 33.

(2) EFT nr. L 109 af 26. 4. 1983, s. 8. Direktivet er ændret ved direktiv 94/10/EF (EFT nr. L 100 af 19. 4. 1994, s. 30).

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv fastlægger visse foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne og de organisationer, der er beskæftiget med inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes. Denne proces omfatter udformning og gennemførelse af sikkerhedskrav til skrog, maskineri samt el-installationer og kontrolsystemer for skibe, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skib«, et skib, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde
 - b) »skib, der fører en medlemsstats flag«, et skib, der er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag i overensstemmelse med dens lovgivning; dette gælder også skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt dette register. Skibe, der ikke svarer til denne definition, sidestilles med skibe, der fører et tredjelands flag
 - c) »inspektion og syn«, inspektion og syn, der er obligatoriske i henhold til de internationale konventioner
 - d) »internationale konventioner«, den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, den internationale konvention af 1966 om lastelinjer og den internationale konvention (1973/78) om forebyggelse af forurening fra skibe, tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende regler af bindende karakter i alle medlemsstater, der var gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse
 - e) »organisation«, et klassifikationsselskab eller et andet privat organ, der for en myndighed udfører opgaver vedrørende vurdering af skibes sikkerhed
 - f) »anerkendt organisation«, en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4
 - g) »autorisation«, handling, hvorved en medlemsstat meddeler autorisation eller overdrager beføjelser til en anerkendt organisation
 - h) »certifikat«, et certifikat, der er udstedt af en medlemsstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner
- i) »klassecertifikat«, et af et klassifikationsselskab udstedt dokument, hvorved det certificeres, at et skib konstruktions- og maskinmæssigt er egnet til en særlig anvendelse eller drift i overensstemmelse med selskabets regler og bestemmelser
 - j) »radiosikkerhedscertifikat for lastskibe«, et certifikat, der er indført ved det ændrede SOLAS 74/78 radioreglement, som er vedtaget af IMO, og som i en overgangsperiode, der udløber den 1. februar 1999, omfatter radiotelegrafcertifikatet for lastskibe og radiotelefonisikkerhedscertifikatet for lastskibe
 - k) »hjemsted«, det sted, hvor en organisation har sit vedtægtsmæssige hjemsted, sit hovedkontor eller sin hovedvirksomhed.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne skal til opfyldelse af deres ansvar og forpligtelser i henhold til de internationale konventioner drage omsorg for, at deres myndigheder er i stand til effektivt at håndhæve bestemmelserne i de internationale konventioner, især med hensyn til inspektion og syn af skibe og udstedelse af certifikater og undtagelsescertifikater.

2. Hvis en medlemsstat efter stk. 1 med hensyn til skibe, der sejler under dens flag, beslutter

i) at bemyndige organisationer til helt eller delvis at udføre inspektion og syn i tilknytning til udstedelse af certifikater i overensstemmelse med artikel 14, og eventuelt at udstede eller forny de dertil knyttede certifikater, eller

ii) at overlade det til organisationer helt eller delvis at udføre de under i) nævnte inspektioner og syn

må den kun overdrage disse opgaver til godkendte organisationer.

De kompetente myndigheder godkender i alle sådanne tilfælde den første udstedelse af undtagelsescertifikat.

Udstedelsen af radiosikkerhedscertifikatet for lastskibe kan dog overdrages til et privat organ, som en myndighed har godkendt og som har tilstrækkelig sagkundskab og kvalificeret personale til på myndighedens vegne at udføre nærmere bestemte opgaver vedrørende vurdering af sikkerheden inden for radiokommunikation.

3. Denne artikel vedrører ikke certificering af specifikke dele af skibsudrustningen.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne må kun godkende organisationer, der opfylder de i bilaget opstillede krav. Organisationerne

skal give de medlemsstater, de har ansøgt om godkendelse, fuldstændige oplysninger om og dokumentation for opfyldelsen af disse krav. Medlemsstaterne meddeler organisationerne godkendelsen på passende måde.

2. Hver medlemsstat meddeler de øvrige medlemsstater og Kommissionen, hvilke organisationer den har godkendt

3. Medlemsstaterne kan indgive anmodning til Kommissionen om godkendelse gældende for en treårig periode af organisationer, der opfylder alle kravene i bilaget bortset fra dem, der er nævnt i bilagets punkt 2 og 3 i afsnittet »Generelle krav«.

Meddelelse af en sådan godkendelse besluttet i henhold til proceduren i artikel 13. Virkningerne af denne godkendelse begrænses til de medlemsstater, der har forelagt en anmodning om en sådan godkendelse.

4. Alle de organisationer, som godkendes, kontrolleres nøje af det udvalg, der nedsættes ved artikel 7, ligeledes med henblik på en eventuel beslutning om forlængelse af godkendelsen af de organisationer, der er nævnt i stk. 3. Når der træffes beslutning om forlængelse af en sådan godkendelse, tages der ikke hensyn til kravene i punkt 2 og 3 i afsnittet »Generelle krav« i bilaget. Den begrænsning, der gælder for godkendelsen i henhold til stk. 3, finder ikke længere anvendelse.

5. Kommissionen udarbejder og ajourfører en liste over de organisationer, som medlemsstaterne anmelder i medfør af stk. 1, 3 og 4. Listen offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

1. Ved anvendelsen af artikel 3, stk. 2, nr. i), må en medlemsstat i princippet ikke nægte at bemyndige en af de godkendte organisationer med hjemsted i Fællesskabet til at udføre sådanne opgaver, jf. dog artikel 6 og 11. Den kan dog begrænse antallet af de organisationer, der bemyndiges, så det svarer til dens behov, forudsat at det sker på et gennemskueligt og objektivt grundlag. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat passende foranstaltninger efter proceduren i artikel 13.

2. Kommissionen kan undtagelsesvis og midlertidigt fritage medlemsstaterne for at gennemføre bestemmelserne i stk. 1, dog kun indtil den 31. december 1997.

3. Inden en medlemsstat accepterer, at en organisation med hjemsted i et tredjeland udfører de i artikel 3 nævnte opgaver eller dele heraf, kan den forlange, at det pågældende tredjeland på sin side godkender de godkendte organisationer, der har hjemsted inden for Fællesskabet.

Artikel 6

1. Medlemsstater, som beslutter at handle som beskrevet i artikel 3, stk. 2, etablerer et samarbejdsforhold mellem deres egne myndigheder og de organisationer, der handler på deres vegne.

2. Samarbejdsforholdet reguleres med en formel, skriftlig, ikke-diskriminerende aftale eller en tilsvarende retligt bindende ordning, hvori det fastlægges, hvilke særlige opgaver og funktioner organisationerne skal varetage, og som i det mindste skal omfatte:

— bestemmelserne i tillæg II til IMO-resolution A.739(18) om retningslinjer for autorisation af organisationer, der handler på myndighedernes vegne, som var gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse

— bestemmelser om, at myndighederne eller et eksternt uvildigt organ, som er udpeget af myndighederne, skal foretage regelmæssig kontrol af det arbejde, organisationerne udfører på myndighedernes vegne

— muligheden for at foretage stikprøveinspektion og detaljeret inspektion af skibe

— bestemmelser om, at organisationerne indberetter væsentlige oplysninger om deres klassede flåde, ændringer af skibes klasse eller deres udelukkelse af klassen.

3. I aftalen eller den tilsvarende retligt bindende ordning kan det kræves, at den anerkendte organisation har en lokal afdeling på den medlemsstats område, på hvis vegne den udfører de i artikel 3 omhandlede opgaver. Det vil være tilstrækkeligt, at den lokale afdeling har retlig status som juridisk person i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning, og at den pågældende medlemsstats retsinstanser er kompetente.

4. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen præcise oplysninger om det samarbejdsforhold, der er etableret i henhold til denne artikel. Kommissionen underretter herefter de øvrige medlemsstater derom.

Artikel 7

Til at bistå Kommissionen nedsættes der herved et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget indkaldes af Kommissionen mindst en gang om året samt når som helst, det måtte være påkrævet i tilfælde af, at en medlemsstat i henhold til artikel 10 suspenderer en organisations bemyndigelse.

Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 8

1. Direktivet kan ændres efter proceduren i artikel 13 med henblik på

- at lade senere, ikrafttrådte ændringer i de internationale regler samt resolutionen, der er nævnt i artikel 2, litra d), og artikel 6, gælde for direktivet
- at ajourføre kravene i bilaget navnlig på baggrund af relevante IMO-afgørelser.

2. Når der vedtages nye instrumenter eller protokoller til de konventioner, der er omhandlet i artikel 2, litra d), fastlægger Rådet på forslag af Kommissionen og under hensyntagen til medlemsstaternes parlamentariske procedurer og de relevante procedurer inden for IMO, de nærmere regler for ratificering af disse nye instrumenter eller protokoller, idet det påser, at reglerne anvendes ensartet og samtidig i medlemsstaterne.

Artikel 9

1. En medlemsstat kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 13 anmodes om, i overensstemmelse med proceduren i artikel 13, at tilbagekalde godkendelsen af de godkendte organisationer, jf. artikel 4, hvis disse ikke længere opfylder de i bilaget opstillede krav, der gælder for dem.

2. Når Kommissionen forbereder udkast til afgørelser med henblik på de i stk. 1 anførte forhold, skal den tage hensyn til de beretninger og oplysninger, der er omhandlet i artikel 11 og 12. Når Kommissionen forbereder sådanne udkast til foranstaltninger, skal den være ganske særlig opmærksom på organisationernes effektivitetsdata med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening. Udkast til afgørelser om de i stk. 1 anførte forhold skal også forelægges udvalget af Kommissionen på dens eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat.

Artikel 10

Uanset de i bilaget specificerede krav kan en medlemsstat beslutte at suspendere en bemyndigelse, hvis det skønnes, at en godkendt organisation ikke længere kan være bemyndiget til at udføre de i artikel 3 beskrevne opgaver på medlemsstatens vegne.

I så fald skal følgende procedure anvendes:

- a) Medlemsstaten giver straks de øvrige medlemsstater og Kommissionen meddelelse om sin beslutning, som skal være behørigt begrundet.
- b) Kommissionen undersøger, om suspensionen er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerhed eller miljø.
- c) I overensstemmelse med proceduren i artikel 13 meddeler Kommissionen den pågældende medlemsstat, om dens beslutning om at suspendere bemyndigelsen er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerhed

eller miljø, eller anmoder medlemsstaten om at tilbagekalde suspensionen, hvis denne ikke anses for at være berettiget.

Artikel 11

1. Hver medlemsstat skal sikre sig, at godkendte organisationer, der i henhold til artikel 3, stk. 2, handler på dens vegne, effektivt udfører de i nævnte artikel omhandlede opgaver til de kompetente myndigheders tilfredshed, og at sådanne organisationer opfylder de i bilaget specificerede krav. Medlemsstaten kan gøre dette ved at lade sine myndigheder føre direkte tilsyn med de godkendte organisationer eller, for så vidt angår organisationer med hjemsted i en anden medlemsstat, ved at forlade sig på, at den pågældende medlemsstats myndighed varetager tilsynet med disse organisationer på rette måde.

2. Hver medlemsstat udfører denne opgave på basis af perioder på to år og tilstiller de øvrige medlemsstater og Kommissionen en beretning om resultatet af dette tilsyn senest den 31. marts i året efter de år, hvor tilsynet har fundet sted.

3. Vælger en medlemsstat for så vidt angår varetagelsen af dette tilsyn at forlade sig på en anden medlemsstat, skal dens beretning foreligge senest den 30. juni i året efter det år, hvor tilsynet har fundet sted.

4. Medlemsstaterne tilstiller de øvrige medlemsstater og Kommissionen alle oplysninger, der er relevante for vurderingen af de pågældende organisationers præstationer.

Artikel 12

1. I forbindelse med udøvelsen af inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestater

- a) sikrer medlemsstaterne, at skibe, der fører tredjelandes flag, ikke behandles gunstigere end skibe, der er berettiget til at føre en medlemsstats flag. I den sammenhæng er det et af de væsentligste kriterier for udvælgelsen af skibe med henblik på inspektion, at skibenes certifikater og klassecertifikatet vides at være udstedt af en organisation, der ikke opfylder kravene i bilaget, idet dette kriterium dog ikke er relevant, når der er tale om organisationer, der er anerkendt i henhold til artikel 4, stk. 3 og 4
- b) træffer medlemsstaterne passende foranstaltninger, hvis skibene ikke opfylder de internationalt anerkendte standarder, og indberetter til Kommissionen og til sekretariatet for aftalememorandummet om havnestatskontrol, hver gang de opdager, at organisationer, der handler på en flagstats vegne, har udstedt gyldige certifikater til et skib, der ikke opfylder de relevante krav i de internationale konventioner, eller hver gang de på et skib med gyldigt klassecertifikat opdager mangler, der vedrører de af certifikatet omfattede punkter.

2. Hver medlemsstat udarbejder effektivitetsdata for de organisationer, der handler på flagstaters vegne. Disse effektivitetsdata ajourføres hvert år og tilstilles de øvrige medlemsstater og Kommissionen

Artikel 13

Følgende procedure anvendes ved forhold omfattet af artikel 4, stk. 3 og 4, artikel 5, stk. 1, og artikel 8, 9 og 10 samt artikel 14, stk. 2:

- a) Kommissionens repræsentant forelægger det i artikel 7 nævnte udvalg et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes.
- b) Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.
- c) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, hvis de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- d) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslaget forelægges ikke truffet afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 14

1. Hver medlemsstat drager omsorg for, at et skib, der fører medlemsstatens flag, er bygget og vedligeholdes i overensstemmelse med de krav til skrog, maskineri samt elinstallationer og kontrolsystemer, der stilles af en anerkendt organisation.

2. En medlemsstat kan beslutte at anvende regler, som den anser for ækvivalente med en anerkendt organisations regler, men kun på betingelse af, at den straks giver meddelelse herom til de øvrige medlemsstater og til Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i direktiv 83/189/EØF, og at hverken Kommissionen eller andre medlemsstater gør indsigelser imod reglerne, og det ikke efter proceduren i artikel 13 konstateres, at disse regler ikke er ækvivalente.

Artikel 15

1. De godkendte organisationer rådfører sig med hinanden med jævne mellemrum med henblik på at sikre ækvivalens mellem deres tekniske standarder og anvendelsen af disse. De tilstiller med regelmæssige mellemrum Kommissionen beretninger om grundlæggende udviklingstendenser i forbindelse med standarderne.

2. De godkendte organisationer skal udvise villighed til at samarbejde med havnestaters kontrolmyndigheder, når et af dem klasset skib er berørt og navnligt, når det gælder om at få korrigeret indberettede mangler eller andre unøjagtigheder.

3. De godkendte organisationer stiller alle relevante oplysninger til rådighed for myndighederne om ændring af skibes klasse eller udelukkelse af klassen.

4. De godkendte organisationer udsteder ikke certifikater for et skib, der er udelukket af klassen, eller for hvilket klassen ændres af sikkerhedsmæssige årsager, før flagstatens myndigheder er blevet hørt om, hvorvidt en indgående inspektion er påkrævet.

Artikel 16

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1995.

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

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

Artikel 17

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. november 1994.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG

MINIMUMSKRAV TIL DE I ARTIKEL 3 OMHANDLEDE ORGANISATIONER

A. GENERELLE KRAV

1. Den godkendte organisation skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af udvikling og bygning af handelsskibe.
2. Organisationen bør kunne opvise en klasset flåde bestående af mindst 1 000 søgående skibe (på over 100 BRT), der tilsammen udgør mindst 5 mio. BRT.
3. Organisationen skal beskæftige et teknisk personale, der står i et rimeligt forhold til antallet af klassede skibe. Som minimum vil det være nødvendigt med 100 fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører for at kunne opfylde kravene i punkt 1.2.
4. Organisationen bør have omfattende regler og forskrifter for udvikling, bygning og periodisk syn af handelsskibe, og disse regler og forskrifter skal være offentliggjort og skal løbende ajourføres og forbedres i kraft af forsknings- og udviklingsprogrammer.
5. Organisationen bør hvert år offentliggøre sit skibsregister.
6. Organisationen bør ikke være kontrolleret af redere eller værfter eller af andre med kommerciel interesse i fremstilling, udstyring, reparation eller drift af skibe. Organisationen bør ikke i væsentlig grad være indtægtsmæssigt afhængig af en enkelt erhvervsvirksomhed.

B. SPECIFIKKE KRAV

1. Organisationen disponerer over:
 - a) et betydeligt teknisk, ledelsesmæssigt, støttemæssigt og forskningsmæssigt personale, der står i et rimeligt forhold til opgaverne og til antallet af klassede skibe, og som ligeledes kan opstille og efterleve duelighedsregler og -forskrifter
 - b) et verdensomspændende net af eget teknisk personale eller andre anerkendte organisationers særlige tekniske personale.
2. Organisationen følger et sæt etiske regler.
3. Organisationen ledes og administreres på en sådan måde, at de oplysninger, som en medlemsstats myndigheder har brug for, behandles fortroligt.
4. Organisationen er indstillet på at give myndighederne alle relevante oplysninger.
5. Organisationens ledelse har defineret og dokumenteret sin politik, sine mål og sin forpligtelse med hensyn til kvalitet, og den har sikret, at politikken er blevet forstået og gennemført og opretholdes på alle niveauer i organisationen.
6. Organisationen har udviklet og gennemført og opretholder et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder, og som er i overensstemmelse med EN 45004 (inspektionsorganer) og med EN 29001, som fortolket i IACS' Quality System Certification Scheme Requirements (krav til en ordning for certificering af kvalitetsstyringssystemer), og som bl.a. sikrer:
 - a) at organisationens regler og forskrifter opstilles og vedligeholdes på en systematisk måde
 - b) at organisationens regler og forskrifter følges
 - c) at kravene til det lovfæstede arbejde, som organisationen er autoriseret til at udføre, opfyldes

- d) at ansvar og beføjelser for og de indbyrdes relationer mellem de medarbejdere, der har indflydelse på kvaliteten af organisationens tjenesteydelser, er defineret og dokumenteret
 - e) at alt arbejde udføres under kontrollerede forhold
 - f) at der er etableret en kontrolordning, der sikrer overvågning af de handlinger og det arbejde, der udføres af skibsinspektører samt det tekniske og administrative personale, der er direkte ansat af organisationen
 - g) at kravene til vigtigt lovfæstet arbejde, som organisationen er autoriseret til at udføre, udelukkende gennemføres eller direkte overvåges af organisationens egne eller andre anerkendte organisationers særlige skibsinspektører
 - h) at der anvendes en ordning med uddannelse af skibsinspektører og løbende ajourføring af deres kundskaber
 - i) at der løbende foretages registreringer, der viser, at de krævede standarder er opfyldt på de punkter, som de udførte tjenesteydelser omfatter, samt at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt, og
 - j) at der findes et omfattende system af planlagt og dokumenteret intern kontrol af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens afdelinger.
7. Organisationen skal udvise evne til
- a) at udvikle og ajourføre et komplet og fyldestgørende sæt af egne regler og forskrifter vedrørende skrog, maskineri og el- og kontrolinstallationer, som kvalitetsmæssigt er på højde med internationalt anerkendte standarder, og på grundlag af hvilke der kan udstedes certifikater i henhold til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og sikkerhedscertifikater for passagerskibe (med hensyn til skibets konstruktion og de vigtigste maskinanlæg om bord på skibet) og lastelinjecertifikater (med hensyn til skibets styrke)
 - b) at udføre alle de inspektioner og syn, der i henhold til de internationale konventioner kræves til udstedelse af certifikater, herunder at kvalificeret professionelt personale vurderer af anvendelsen og opretholdelsen af både det kystbaserede sikkerhedskontrolsystem og sikkerhedskontrolsystemet om bord på skibe, som skal omfattes af de pågældende certifikater.
8. Organisationens kvalitetsstyringssystem skal certificeres af en uafhængig kontrolinstans, der er godkendt af myndighederne i det land, hvor organisationen har sit hjemsted.
9. Organisationen bør give repræsentanter for myndighederne og andre berørte parter mulighed for at deltage i udarbejdelsen af dens regler og/eller forskrifter.
-

RÅDETS DIREKTIV 94/58/EF

af 22. november 1994

om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

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

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

ud fra følgende betragtninger:

I sine konklusioner af 25. januar 1993 med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs i Fællesskabet noterede Rådet sig det menneskelige elements betydning for sikker skibsfart;

i resolutionen af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs (4) opstillede Rådet som mål at afskaffe underkvalificerede besætninger og lagde særlig vægt på en fællesskabsindsats med henblik på at styrke uddannelsen ved at udvikle fælles standarder for minimumsuddannelsesniveauer for mandskab i nøglestillinger, herunder spørgsmålet om fælles sprog om bord på EF-fartøjer;

uddannelseskravene ved udstedelse af erhvervskompetencegivende beviser til søfarende varierer fra den ene medlemsstat til den anden, og disse forskelle i medlemsstaternes uddannelseslovgivning på det område, der falder ind under nærværende direktiv, medfører, at uddannelsesniveaut ikke er så ensartet, som det kræves af hensyn til sikkerheden til søs;

Rådets direktiv 89/48/EØF (5) og 92/51/EØF (6) om de generelle ordninger for anerkendelse af eksamensbeviser og erhvervsuddannelser finder anvendelse på de søfarts-

erhverv, der er omfattet af dette direktiv, og bidrager til at fremme respekten for de i traktaten indeholdte forpligtelser til at fjerne hindringer for den frie bevægelighed for personer og tjenesteydelser mellem medlemsstaterne;

den gensidige anerkendelse af eksamens- og uddannelsesbeviser i henhold til direktiverne om de generelle ordninger sikrer ikke altid en harmoniseret uddannelse af alle søfarende, der gør tjeneste om bord på skibe, der fører medlemsstaternes flag; dette gælder også skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt disse registre; en sådan harmonisering er imidlertid af afgørende betydning for sikkerheden til søs;

det er derfor nødvendigt at indføre et minimumsuddannelsesniveaut for søfarende i Fællesskabet; indsatsen på dette område bør bygge på de uddannelsesnormer, der allerede er fastlagt på internationalt plan, dvs. i IMO-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW-konventionen); alle medlemsstater er parter i konventionen;

ved ændringen af STCW-konventionen den 22. maj 1991 (resolution MSC 21 (59)) blev funktionen radiooperatør medtaget af hensyn til GMDSS-kravene;

for at øge sikkerheden til søs og forebygge tab af menneskeliv og forurening af havet bør der ske en forbedring af kommunikationen mellem besætningsmedlemmerne på skibe, der sejler i Fællesskabets farvande;

besætningsmedlemmer på passagerskibe, som har til opgave at bistå passagererne i nødsituationer, bør kunne kommunikere med passagerne; med henblik herpå bør alle relevante bestemmelser i IMO-resolution A770 (18) om minimumsuddannelseskrav for besætningsmedlemmer, der har til opgave at bistå passagererne i nødsituationer på passagerskibe, tages i betragtning;

(1) EFT nr. C 212 af 5. 8. 1993, s. 1.

(2) EFT nr. C 34 af 2. 2. 1994, s. 10.

(3) Europa-Parlamentets udtalelse af 9. marts 1994 (EFT nr. C 91 af 28. 3. 1994, s. 120), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 41) og Europa-Parlamentets afgørelse af 16. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

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

(5) EFT nr. L 19 af 24. 1. 1989, s. 16.

(6) EFT nr. L 209 af 24. 7. 1992, s. 25.

besætningsmedlemmerne om bord på tankskibe, som transporterer farligt eller forurenende gods, bør være i stand til på effektiv vis at forebygge ulykker og nødsituationer; det er derfor af største betydning, at der tilvejebringes en passende kommunikationsforbindelse mellem skibsføreren, officererne og de menige, som omfatter kravene i artikel 8;

artikel 8, stk. 3, er nødvendig, fordi IMO endnu ikke har vedtaget de relevante krav, der skal fastlægges ved en ændring af STCW-konventionen af 1978;

der bør træffes foranstaltninger for at sikre, at søfarende med beviser, der er udstedt af tredjelande, har et kvalifikationsniveau, der svarer til det, der kræves i STCW-konventionen;

for at dette mål kan nås, skal der fastsættes fælles kriterier for anerkendelse af udenlandske beviser i Fællesskabet; Rådet bør træffe afgørelse om de fælles kriterier i overensstemmelse med traktatens betingelser;

der bør nedsættes et udvalg, der skal bistå Kommissionen i dens opgaver i forbindelse med anerkendelsen af beviser, der er udstedt af uddannelsesinstitutioner eller myndigheder i tredjelande;

der bør træffes foranstaltninger, der gør det muligt for søfarende, der gør tjeneste om bord på skibe, som fører en medlemsstats flag, hvilket også gælder skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt dette register, og som besidder beviser, der ikke er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, fortsat at arbejde i en overgangsperiode op til og efter vedtagelsen af de fælles kriterier;

medlemsstaterne skal som havnemyndigheder øge sikkerheden og forureningsforebyggelsen i Fællesskabets farvande ved at lægge særlig vægt på kontrol af skibe, der fører flag fra et tredjeland, der ikke har ratificeret STCW-konventionen, eller som har besætninger med beviser, der ikke er godkendt i henhold til dette direktiv, idet de dermed sikrer, at fartøjer, der fører et tredjelands flag, ikke behandles gunstigere;

der skal fastlægges en procedure for tilpasning af direktivet til ændringer i internationale konventioner og koder —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv finder anvendelse på søfarende, som omhandlet i dette direktiv, om bord på søgående skibe, der fører en medlemsstats flag, med undtagelse af:

- krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller administreres af en medlemsstat, og som udelukkende anvendes i ikke-kommerciel statstjeneste
- fiskerfartøjer
- fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervmæssigt
- træskibe af primitiv konstruktion.

Artikel 2

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsførere, officerer og menige, der indgår i bro- eller maskinvagten, samt redningsbåds- og redningsflådemandskab, som gør tjeneste om bord på et skib, jf. artikel 1, mindst uddannes i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen, jf. bilaget til dette direktiv, og er i besiddelse af et bevis i henhold til artikel 3.

Artikel 3

Ved »bevis« forstår ethvert gyldigt dokument, uanset hvorledes det benævnes, som udstedes af en medlemsstats myndigheder eller med sidstnævntes tilladelse, og som bemyndiger indehaveren til at udøve de funktioner, der er nævnt i dokumentet, eller som de nationale regler hjemler ret til at udøve.

Artikel 4

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skibsfører«: den person, der har kommandoen over et skib
- b) »officer«: et medlem af besætningen, der ud over skibsføreren er betegnet som sådan i henhold til national lov og nationale regler, eller hvis sådanne ikke findes, i henhold til kollektive overenskomster eller sædvane
- c) »navigator«: en kvalificeret officer på dækket
- d) »overstyrmand«: den navigator, der står umiddelbart under skibsføreren, og som vil få kommandoen på skibet, såfremt skibsføreren bliver tjenstdygtig

- e) »maskinofficer«: en kvalificeret officer i maskinafdelingen
- f) »maskinchef«: den øverste maskinofficer, som er ansvarlig for skibets fremdrivningsmaskineri
- g) »1. maskinmester«: den maskinofficer, der står umiddelbart under maskinchefen, og som vil få ansvaret for skibets fremdrivningsmaskineri, såfremt maskinchefen bliver utjenstedygtig
- h) »Maskinassistent/maskinmesteraspirant«: en person, som er under uddannelse til maskinofficer og betegnet som sådan ved national lov eller nationale regler
- i) »radiooperatør«: person, der er i besiddelse af et forskriftsmæssigt bevis i forbindelse med det globale maritime nøds- og sikkerhedssystem, som i henhold til bestemmelserne i radioreglementet er udstedt eller godkendt af den myndighed eller den instans, der er udpeget dertil af den enkelte medlemsstat
- j) »menige«: medlem af skibets besætning bortset fra skibsføreren og officererne
- k) »redningsbåds- og redningsflådemandskab«: medlemmer af skibets besætning med duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og redningsflåder, der er udstedt som et særskilt dokument, eller som indgår i den pågældendes sønæringsbevis
- l) »søgående skib«: ethvert skib med undtagelse af skibe, der udelukkende sejler i indre farvande eller i rolige farvande eller områder, herunder sådanne som grænser umiddelbart op hertil, hvor havnebestemmelser finder anvendelse
- m) »skib, der fører en medlemsstats flag«: et skib, der er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag i overensstemmelse med dens lovgivning; dette gælder også skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt dette register. Skibe, der ikke svarer til denne definition, sidestilles med skibe, der fører et tredjeland's flag
- n) »kystfart«: fart i nærheden af en medlemsstat som defineret af denne
- o) »fremdrivningseffekt«: effekten i kilowatt ifølge skibets registreringscertifikat eller andet officielt dokument
- p) »olietankskib«: et skib, der er konstrueret og anvendes til transport i bulk af olie og olieprodukter
- q) »kemikalietankskib«: et skib, der er konstrueret og anvendes til transport i bulk af et hvilket som helst af de flydende kemikalier, der er anført i koden for bygning og udrustning af skibe til transport i bulk af farlige kemiske produkter, på tidspunktet for dette direktivs vedtagelse
- r) »gastankskib«: et skib, der er konstrueret og anvendes til transport i bulk af en hvilken som helst af de flydende gasser, der er anført i koden for bygning og udrustning af skibe til transport i bulk af flydende gasser på tidspunktet for dette direktivs vedtagelse
- s) »radioreglement«: det reviderede radioreglement, som Den Verdensomspændende Administrative Radiokonference for Mobil Tjeneste har vedtaget
- t) »passagerskib«: et søgående skib, som befordrer mere end tolv passagerer
- u) »fiskerfartøj«: et skib, der anvendes til fangst af fisk, hvaler, sæler, hvalrosser eller andre af havets levende ressourcer
- v) »STCW-konventionen«: IMO's internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978, således som den er udformet på tidspunktet for dette direktivs vedtagelse.

Artikel 5

Den uddannelse, der kræves i henhold til artikel 2, skal udformes i passende forhold til den teoretiske viden og de praktiske færdigheder, der kræves i henhold til bilaget til dette direktiv, især med hensyn til brug af livrednings- og brandslukningsudstyr, og skal godkendes af den kompetente myndighed eller instans, der er udpeget af den enkelte medlemsstat.

Artikel 6

1. Under forhold, hvor der er et ganske særligt behov derfor, kan myndighederne, såfremt de skønner, at der ikke derved opstår fare for personer, ejendom eller omgivelser, udstede en dispensation, der tillader en nærmere angivet søfarende at gøre tjeneste i et bestemt skib for et bestemt tidsrum af højst seks måneders varighed i en stilling, for hvilken han ikke er i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis; dog bortset fra radiooperatør, medmindre andet er fastsat i det gældende radioreglement; det er en forudsætning, at den person, til hvem dispensationen er meddelt, er tilstrækkelig kvalificeret til at beklæde den ledige stilling på betryggende måde til myndighedernes tilfredshed. Dispensationer må dog ikke meddeles en skibsfører eller maskinchef, medmindre der foreligger force majeure, og da kun for det kortest mulige tidsrum.

2. Dispensation til at gøre tjeneste i en stilling må kun meddeles en person, der har forskriftsmæssigt bevis til at beklæde den umiddelbart lavere stilling. Såfremt der ikke foreskrives bevis for den lavere stilling, kan dispensation gives til en person, hvis kvalifikationer og erfaring efter myndighedernes opfattelse klart kan sidestilles med de krav, der er foreskrevet for den stilling, der skal besættes; dog skal en person, der ikke er i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis, bestå en prøve, der af myndighederne accepteres som bevis for, at sådan dispensation kan gives uden risiko. Den pågældende myndighed skal sikre, at den omhandlede stilling snares muligt besættes af en person, der er i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis.

Artikel 7

Medlemsstaterne udpeger de myndigheder eller instanser, som:

- forestår den i artikel 5 omhandlede uddannelse
- tilrettelægger og/eller fører tilsyn med eksaminerne, når det er krævet. Medlemsstaten skal sikre, at alle eksaminatorer er tilstrækkeligt kvalificerede
- udsteder beviset
- meddeler dispensationer i medfør af artikel 6.

Artikel 8

Medlemsstaterne drager omsorg for:

- 1) At der om bord på ethvert skib, som fører en medlemsstats flag, og på ethvert passagerskib, der starter og/eller slutter en rejse i en havn i en medlemsstat, på ethvert tidspunkt er mulighed for effektiv mundtlig kommunikation vedrørende sikkerhed mellem alle medlemmer af skibets besætning, navnlig således, at meddelelser og instrukser modtages betids og forstås korrekt. Endvidere skal der være passende kommunikationsmuligheder mellem skibet og myndighederne på land enten på et fælles sprog eller på disse myndigheders sprog.
- 2) At det personale, der om bord på passagerskibe ifølge mønstringsrullen har til opgave at bistå passagererne i nødsituationer, nemt kan identificeres og besidder kommunikationsfærdigheder, som er tilstrækkelige til dette formål, under hensyn til en passende og hensigtsmæssig kombination af nedenstående kriterier:
 - a) det/de sprog, der tales af de nationaliteter af passagerer, som hovedsagelig befordres på en bestemt rute
 - b) sandsynligheden for, at et elementært engelsk ordforråd kan være et middel til at give simple anvisninger til passagerer, der har behov for

hjælp, hvad enten passageren og besætningsmedlemmet har et fælles sprog eller ej

- c) det mulige behov for at kommunikere på andre måder i en nødsituation, når verbal kommunikation ikke er mulig (f. eks. udføre demonstrationer, anvende tegnsprog, henvende opmærksomheden på placeringen af anvisninger, mønstringssteder, redningsudstyr eller flugtveje)
- d) det omfang, i hvilket der er givet passagererne sikkerhedsinstruktioner på deres modersmål, og
- e) de sprog, som katastrofemeldinger, der måtte blive udsendt i en nødsituation eller under en øvelse for at viderebringe livsvigtig vejledning til passagererne og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at bistå passagererne, bliver givet på.

- 3) At skibsfører, officerer og menige om bord på olietankskibe, kemikalietankskibe og gastankskibe, der fører en medlemsstats flag, kan kommunikere med hinanden på (et) fælles arbejdssprog. Endvidere skal der være passende kommunikationsmuligheder mellem skibet og myndighederne på land enten på et fælles sprog eller på disse myndigheders sprog.
- 4) Når medlemsstaterne foretager kontrol af skibe i deres egenskab af havnestat, skal de undersøge, om skibe, der fører en ikke-medlemsstats flag, også overholder denne artikel.

Artikel 9

1. Medlemsstaternes gensidige anerkendelse af beviser, jf. artikel 3, som indehaves af søfarende, der er statsborgere i medlemsstaterne, er underlagt bestemmelserne i direktiv 89/48/EØF og 92/51/EØF.
2. Medlemsstaternes gensidige anerkendelse af beviser, jf. artikel 3, som indehaves af søfarende, der ikke er statsborgere i medlemsstaterne, er også underlagt bestemmelserne i direktiv 89/48/EØF og 92/51/EØF.
3. Søfarende, der ikke besidder det i artikel 3 omhandlede bevis, kan opnå ret til at gøre tjeneste på skibe, der fører en medlemsstats flag, hvis der er truffet afgørelse om anerkendelse af deres bevistype under anvendelse af nedenstående procedure:
 - a) Rådet fastsætter inden den 1. juli 1995 i overensstemmelse med traktatens betingelser kriterier for anerkendelse af bevistyper, der er udstedt af institutioner eller myndigheder.

- b) Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke bevistyper de har anerkendt eller har til hensigt at anerkende efter kriterierne i litra a).
- c) Hvis der inden for en periode på tre måneder efter denne underretning rejses indsigelse af en medlemsstat eller Kommissionen på grundlag af kriterierne i litra a), behandler Kommissionen spørgsmålet efter proceduren i artikel 13. Den berørte medlemsstat træffer passende foranstaltninger til gennemførelse af de afgørelser, der er truffet efter proceduren i nævnte artikel.
- d) Kommissionen udarbejder og ajourfører en liste over de beviser, som medlemsstaterne har underrettet Kommissionen om. Listen offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

4. Søfarende, som besidder et andet bevis end de i artikel 3 omhandlede, men som gør tjeneste på et skib, der fører en medlemsstats flag, kan opnå tilladelse til indtil to år efter fastsættelsen af de fælles kriterier, der er omhandlet i stk. 3, litra a), fortsat at gøre tjeneste på skibe, der fører den pågældende medlemsstats flag. Efter denne dato skal de enten være i besiddelse af en type bevis som omhandlet i artikel 3 eller af en bevistype, der er anerkendt efter proceduren i stk. 3.

Artikel 10

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, så havnestaternes myndigheder fortrinsvis kontrollerer de skibe, der fører sådanne tredjelandes flag, som ikke har ratificeret STCW-konventionen, eller som har en skibsfører, officerer og menige med beviser, der endnu ikke er anerkendt i henhold til artikel 9, med henblik på at undersøge, om besætningens uddannelse og faglige kvalifikationer svarer til kravene i STCW-konventionen og i artikel 8.

Artikel 11

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, der også kan indebære tilbageholdelse af et skib, hvis myndighederne i havnestaten under kontrollen konstaterer, at en besætning ikke er i stand til at dokumentere den faglige duelighed, der kræves til udførelse af de opgaver, den har fået tildelt med henblik på sikkerheden om bord på skibet samt forebyggelse af forurening.

Artikel 12

1. Direktivet kan ændres efter proceduren i artikel 13 med henblik på at lade senere ændringer, som er trådt i kraft for de internationale koder i artikel 4, litra q), r) og s), gælde for direktivet.

2. Når der vedtages nye instrumenter eller protokoller til STCW-konventionen, jf. artikel 4, litra v), fastlægger Rådet på forslag af Kommissionen under hensyntagen til medlemsstaternes parlamentariske procedurer samt de relevante IMO-procedurer reglerne for ratificering af disse nye instrumenter eller protokoller, idet det påser, at reglerne anvendes ensartet og samtidig i medlemsstaterne.

Artikel 13

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

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

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

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

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

Artikel 14

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1995.

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

3. Medlemsstaterne meddeler omgående Kommissionen teksten til alle de bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 15

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. november 1994.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG

UDDANNELSESKRAV I STCW-KONVENTIONEN SOM OMHANDLET I DIREKTIVETS
ARTIKEL 2

KAPITEL II

SKIBSFØRER — DÆKKET

REGLEMENT II/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som skibsfører og overstyrmand i skibe på 200 registertons brutto eller derover

Fører og overstyrmand i skibe på 1 600 bruttoregistertons (BRT) eller derover

1. Enhver fører og overstyrmand på et søgående skib på 1 600 BRT eller derover skal være i besiddelse af behørigt bevis.
2. Enhver ansøger om bevis skal:
 - a) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, især for så vidt angår syn og hørelse
 - b) opfylde kravene for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover og have følgende godkendte fartstid i søgående skibe som sådan:
 - i) for erhvervelse af bevis som overstyrmand i mindst 18 måneder, dog således at dette tidsrum kan nedsættes til mindst tolv måneder, hvis administrationen kræver særlig uddannelse, som efter dens skøn kan ligestilles med mindst seks måneders tjeneste som vagthavende navigatør
 - ii) for erhvervelse af bevis som skibsfører i mindst 36 måneder, dog således at dette tidsrum kan nedsættes til mindst 24 måneder, hvis mindst tolv måneder af fartsiden er erhvervet som overstyrmand, eller hvis administrationen kræver særlig uddannelse, som efter dens skøn kan ligestilles med sådan fartstid
 - c) have bestået behørig eksamen til administrationens tilfredshed. Sådan eksamen skal omfatte det i dette reglements bilag anførte stof, dog således at administrationen kan fravige disse eksamenskrav i det omfang, det skønnes nødvendigt for førere og overstyrmænd i skibe af begrænset størrelse i kystfart under hensyntagen til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.

Fører og overstyrmand i skibe mellem 200 og 1 600 BRT

3. Enhver fører og overstyrmand på et søgående skib mellem 200 og 1 600 BRT skal være i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis.
4. Enhver ansøger om bevis skal:
 - a) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, især for så vidt angår syn og hørelse
 - b) i) for at opnå bevis som overstyrmand opfylde kravene som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover
 - ii) for at opnå bevis som skibsfører opfylde kravene som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover og have en godkendt fartstid på mindst 36 måneder som sådan i søgående skibe, dog således at dette tidsrum kan nedsættes til mindst 24 måneder, hvis mindst tolv måneder af fartstiden er erhvervet som overstyrmand, eller hvis administrationen kræver særlig uddannelse, som efter dens skøn kan ligestilles med sådan fartstid

- c) have bestået behørig eksamen til administrationens tilfredshed. Sådant eksamen skal omfatte det i bilaget anførte stof, dog at administrationen kan fravige disse eksamenskrav for førere og overstyrmænd i skibe beskæftiget i kystfart i det omfang, det skønnes hensigtsmæssigt, ved at udelade sådant stof, som ikke finder anvendelse i de pågældende farvande eller skibe, under hensyntagen til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.

Almindelig bestemmelse

5. Omfanget af den viden, der kræves under bilagets forskellige overskrifter, kan varieres, alt efter om der er tale om et skibsfører- eller et overstyrmandsbevis, og alt efter om beviset eller beviserne er gældende for skibe på 1 600 bruttoregister tons eller derover eller skibe mellem 200 og 1 600 bruttoregister tons.

BILAG TIL REGLEMENT II/2

Minimumskrav for erhvervelse af bevis som skibsfører og overstyrmænd i skibe på 200 BRT eller derover

1. Det nedenfor anførte pensum er udarbejdet til brug ved eksamination af personer med henblik på erhvervelse af bevis som fører eller overstyrmænd i skibe på 200 BRT eller derover. Det tilsigter at udvide og uddybe de emner, der indeholdes i reglement II/4 — »Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover«. Under hensyntagen til, at en skibsfører har det endelige ansvar for skibets, dets passagerers, besætnings og ladnings sikkerhed, og at overstyrmænd når som helst skal være i stand til at påtage sig dette ansvar, skal eksaminationen i disse emner have til formål at bedømme deres evne til at tilegne sig al tilgængelig viden, som vedrører skibets sikkerhed.

2. Navigering og stedbestemmelse

- a) Rejseplanlægning og sejlads under alle forhold:

- i) Ved brug af anerkendte metoder for udsætning af oceanruter.
- ii) I snævre farvande.
- iii) I is.
- iv) I nedsat sigtbarhed.
- v) I trafiksepareringssystemer.
- vi) I områder med stor tidevandseffekt.

- b) Stedbestemmelse:

- i) Ved observationer af himmellegemer, herunder sol, stjerner, måne og planeter.
- ii) Ved terrestriske observationer, herunder færdighed i at benytte pejlinger af genstande i land og af afmærkning såsom fyrtårne, sømærker og bøjer i forbindelse med behørig søkort, efterretninger for søfarende og andre publikationer til vurdering af nøjagtigheden af den foretagne stedbestemmelse.
- iii) Ved anvendelse af alle moderne elektroniske navigeringshjælpemidler om bord i skibe til administrationens tilfredshed, herunder især ved udførligt kendskab til deres funktionsprincipper, begrænsninger, fejlkilder, konstatering af fejlagtig gengivelse af oplysninger samt korrektionsmetoder til opnåelse af nøjagtig stedbestemmelse.

3. Vagttjeneste

- a) Godtgøre indgående kendskab til de internationale søvejsreglers indhold, anvendelse og formål samt til de tillæg, der vedrører sikker sejlads.
- b) Godtgøre kendskab til reglement II/1 — »Grundprincipper for vagthold på broen«.

4. Radarstyr

Godtgøre i forbindelse med brug af radarsimulator eller i mangel heraf plottebord, kendskab til radarens grundbegreber og færdighed i betjening og brug af radar samt i at tyde og analysere de fra radaren tilvebragte oplysninger, herunder:

- a) Faktorer, der påvirker funktion og nøjagtighed.
- b) Etablering og opretholdelse af billede.
- c) Konstatering af fejlagtig gengivelse af oplysninger, falske ekkoer og sørefleks mv.
- d) Afstand og pejling.
- e) Identifikation af »kritiske« ekkoer.
- f) Andre skibes kurs og fart.
- g) Tidspunkt for og distance til korteste afstand fra skibe på skærende eller modsatte kurser eller skibe, der overhaler.
- h) Konstatering af andre skibes kurs- og fartændringer.
- i) Virkning af ændringer i eget skibs kurs og/eller fart.
- j) Anvendelse af de internationale søvejsregler.

5. Magnet- og gyrokompasser

Færdighed i at bestemme og korrigere magnetkompassers deviation — og gyrokompassers fejlvisning og kendskab til korrektionsmetoder.

6. Meteorologi og oceanografi

- a) Godtgøre færdighed i at forstå og tyde et synoptisk kort og i at forudsige vejret i et område under hensyntagen til lokale vejrforhold.
- b) Kendskab til karakteristiske forhold ved forskellige vejrsystemer, herunder tropiske hvirvelstørme og undgåelse af stormcentre og farlige kvadranter.
- c) Kendskab til havenes strømsystemer.
- d) Færdighed i at benytte alle relevante nautiske publikationer om tidevand og strømme, herunder de engelsksprogede.
- e) Færdighed i at foretage tidevandsberegninger.

7. Skibes manøvrering og behandling

Manøvrering og behandling af et skib under alle forhold, herunder følgende:

- a) Manøvrering under anduvning af lods fartøjer eller lodsstationer med behørig hensyntagen til vejr, tidevand, fremdrift og stoppedistancer.
- b) Sejlads i floder, anduvningsområder osv. under hensyntagen til strøms, vinds og begrænset vanddybdes virkning på, hvorledes skibet lystrer roret.
- c) Manøvrering i grundt vand, herunder formindskelse af den frie vanddybde under kølen som følge af squat⁽¹⁾, rulning og dugning.
- d) Gensidig påvirkning mellem skibe, der passerer hinanden, og mellem eget skib og nærliggende bredder (kanaleffekt).
- e) Ankomst til og afgang fra kaj eller liggeplads under forskellige vind- og strømforhold med og uden slæbebåde.
- f) Valg af ankerplads, ankring med et eller to ankre på begrænset ankerplads og faktorer, der skal tages i betragtning ved afgørelse af den længde ankerkæde, skibet skal ligge for.

⁽¹⁾ Squat: Formindskelse af vanddybden under skibet, som indtræder, når skibet bevæger sig gennem vandet, og som skyldes, dels at skibet som helhed får forøget dybgang og dels ændring af styrlastigheden. Denne virkning forstærkes i grundt vand og svækkes med nedsættelse af skibets fart.

- g) Drive for ankret eller ankrene, frigøre uklare ankre.
 - h) Tørdokning både med ubeskadiget og beskadiget skib.
 - i) Sejlads og manøvrering med skibe i hårdt vejr, herunder assistance til nødstedt skib eller luftfartøj, slæbning, forholdsregler til at forhindre et manøvreudygtigt skib i at falde tværs i søen, begrænse afdrift og brug af olie.
 - j) Forholdsregler under manøvrering for udsætning af MOB-både eller redningsbåde og -flåder i dårligt vejr.
 - k) Metoder til ombordtagning af overlevende fra MOB-både eller redningsbåde og -flåder.
 - l) Evne til at bedømme forhold, der er karakteristiske for fremherskende skibstypers manøvrering og maskineri med særligt henblik på stoppedistance og drejecirkler ved forskellig dybgang og fart.
 - m) Betydningen af at gå med nedsat fart for at undgå, at eget skibs bov- eller hækbølge forårsager skade.
 - n) Praktiske foranstaltninger, der skal træffes under sejlads i is eller under forhold, hvor overisning finder sted.
 - o) Brug af og manøvrering i trafiksepareringssystemer.
8. *Skibes stabilitet* ⁽¹⁾, *konstruktion samt havarikontrol*
- a) Forståelse af grundprincipperne i skibskonstruktion og de teorier og faktorer, der har betydning for styrlastighed og stabilitet samt foranstaltninger, der er nødvendige for at bevare tilfredsstillende styrlastighed og stabilitet.
 - b) Kendskab til konsekvenserne for et skibs styrlastighed og stabilitet i tilfælde af beskadigelse af og påfølgende fyldning af et rum, samt hvilke modforanstaltninger der skal træffes.
 - c) Redegøre for brugen af tabeller, diagrammer og beregningsudstyr til bestemmelse af trim, stabilitet og belastning, herunder kendskab til lastning og ballastning med henblik på at holde belastninger af skroget inden for acceptable grænser.
 - d) Almindeligt kendskab til et skibs vigtigste konstruktionsdele og de rigtige betegnelser for de forskellige dele.
 - e) Kendskab til organisationens rekommandationer vedrørende skibes stabilitet.
9. *Skibsmaskineri*
- a) Funktionsprincipper for skibsmaskineri.
 - b) Skibes hjælpemaskineri.
 - c) Almindeligt kendskab til skibsmaskintekniske uddtryk.
10. *Lastbehandling og stuvning*
- a) Stuvning og sikring af ladninger om bord i skibe, herunder laste- og lossegrejer.
 - b) Laste- og lossearbejde med særligt henblik på lastning og losning af sværvægtsgods.
 - c) Internationale reglementer og rekommandationer vedrørende transport af ladninger, navnlig International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).
 - d) Transport af farligt gods. Forholdsregler under lastning og losning og forsvarlig behandling af farligt gods under rejsen.
 - e) Praktisk kendskab til indhold og anvendelse af gældende sikkerhedsvejledninger for tankskibe.
 - f) Praktisk kendskab til almindeligt anvendte lastrør og pumpesystemer.

(1) Førere og overstyrmænd, der gør tjeneste i små skibe, bør have fuldt kendskab til de grundlæggende stabilitetskrav for sådanne skibe.

- g) Udtryk og definitioner, der anvendes til at beskrive egenskaber ved almindeligt kendte olieladninger såsom råolie, mellemdestillater og nafta.
- h) Forureningsbestemmelser, ballastnings- og tankrensingsarbejder, samt arbejder med at gøre skibet gasfrit.
- i) Anvendelse af Load-on-Top.

11. *Forbyggelse af brand og brandbekæmpelsesmidler*

- a) Tilrettelæggelse af brandøvelser.
- b) Brandklasser og brandkemi.
- c) Brandbekæmpelsessystemer.
- d) Deltagelse i godkendt brandslukningskursus.
- e) Kendskab til regler vedrørende brandbekæmpelsesudstyr.

12. *Forholdsregler i nødsituationer*

- a) Sikkerhedsforanstaltninger ved grundsætning af skib.
- b) Forholdsregler, der skal træffes før og efter grundstødning.
- c) Flotbringning af grundstødt skib med og uden assistance.
- d) Forholdsregler, der skal træffes efter en kollision.
- e) Midlertidig tætning af lækager.
- f) Forholdsregler til passageres og besætnings beskyttelse og sikkerhed i nødsituationer.
- g) Begrænsning af skade og bjærgning af skibet efter brand eller eksplosion.
- h) Forholdsregler, når skibet skal forlades.
- i) Styring med reservestyreanlægget, tilrigning og brug af nødstyring og midler til at rigge nødror til, hvor dette er muligt.
- j) Redning af personer fra nødstedt skib eller fra et vrage.
- k) Forholdsregler ved overbordfald.

13. *Sundhedslære*

Indgående kendskab til brug af indholdet i følgende publikationer.

- a) International Medical Guide for Ships eller tilsvarende nationale publikationer.
- b) Afsnittet om lægevæsen i den internationale signalbog.
- c) Medical First-Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods.

14. *Søret*

- a) Kendskab til international søret som indarbejdet i internationale aftaler og konventioner i det omfang disse vedrører skibsførerens særlige forpligtelser og ansvar navnlig for så vidt angår sikkerhed og beskyttelse af havmiljøet. Der skal herved især tages hensyn til følgende emner:
 - i) Certifikater og andre dokumenter, der i henhold til internationale konventioner skal findes om bord i skibe, hvorledes de fås og deres lovbestemte gyldighed.
 - ii) Ansvar i henhold til vedkommende forskrifter i den internationale lastelinjekonvention.
 - iii) Ansvar i henhold til vedkommende forskrifter i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

- iv) Ansvar i henhold til internationale konventioner om undgåelse af forurening fra skibe.
 - v) Sundhedserklæringer for skibsfarten, forskrifter i internationale sundhedsbestemmelser.
 - vi) Ansvar i henhold til konventionen om de internationale søvejsregler.
 - vii) Ansvar i henhold til andre internationale dokumenter vedrørende sikkerhed for skib, passagerer, besætning og ladning.
- b) Omfanget af kendskab til national søfartslovgivning overlades til administrationens skøn, men bør omfatte nationale ordninger for gennemførelse af internationale aftaler og konventioner.
15. *Arbejdsledelse og ansvar for uddannelse*
- Kendskab til arbejdsledelse, organisation og uddannelse om bord i skibe.
16. *Radiokommunikation og visuel signalering*
- a) Færdighed i at sende og modtage meddelelser med morselampe og i brugen af den internationale signalbog. I tilfælde, hvor administrationen har foretaget eksamination af eksaminander i nævnte fag med henblik på erhvervelse af bevis af lavere grad, kan den vælge ikke at foretage fornyet eksamination i disse fag med henblik på erhvervelse af bevis som skibsfører.
 - b) Kendskab til den fremgangsmåde, der anvendes ved radiokommunikation og færdighed i brug af radioudstyr, til nød-, il- og sikkerhedsmeldinger samt farvandsefterretninger.
 - c) Kendskab til fremgangsmåden for udsendelse af nødsignaler som foreskrevet i radioreglementet.
17. *Redning af menneskeliv*
- Grundigt kendskab til bestemmelserne om redningsmidler (international konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen), tilrettelæggelse af øvelser i at forlade skibet, og til redningsbåde og -flåder samt MOB-både.
18. *Eftersøgning og redning*
- Grundigt kendskab til Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).
19. *Eksamination i praktisk færdighed*
- a) Navigation
 - Demonstrere brug af sekstant, pejlskive, azimutspejl samt færdighed i at udsætte position, kurs og pejlinger.
 - b) Internationale søvejsregler
 - i) Anvendelse af små modeller, der viser de forskriftsmæssige signalfigurer eller skibsllys, eller en skibslyssimulator.
 - ii) Plottebord eller radarsimulator.
 - c) Radar
 - i) Radarsimulator eller
 - ii) Plottebord.
 - d) Brandbekæmpelse
 - Deltagelse i godkendt brandslukningskursus.
 - e) Kommunikation
 - Praktisk prøve, såvel visuelt som ved brug af tale.
 - f) Redning af menneskeliv
 - Udsætning af og manøvrering med redningsbåde og -flåder samt MOB-både, herunder iførelse af redningsveste.

REGLEMENT II/3

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør og som fører af skibe under 200 BRT**1. Skibe der ikke er beskæftiget i kystfart**

- a) Enhver fører, der gør tjeneste i et søgående skib under 200 BRT, som ikke går i kystfart, skal være i besiddelse af et af administrationen anerkendt bevis som fører af skibe mellem 200 og 1 600 BRT.
- b) Enhver officer, der gør tjeneste som vagthavende navigatør i et søgående skib under 200 BRT, der ikke går i kystfart, skal være i besiddelse af bevis som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover.

2. Skibe der er beskæftiget i kystfart**a) Fører**

- i) Enhver fører, der gør tjeneste i et søgående skib under 200 BRT, der går i kystfart, skal være i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis.
- ii) Enhver ansøger om bevis skal:
 - 1) være mindst 20 år
 - 2) have godkendt tjeneste i søgående skibe på mindst tolv måneder som vagthavende navigatør
 - 3) over for administrationen godtgøre at være i besiddelse af de for hans tjeneste i de pågældende skibe fornødne kundskaber, som skal omfatte emnerne i bilaget til dette reglement.

b) Vagthavende navigatør

- i) Enhver vagthavende navigatør i et søgående skib under 200 BRT, der går i kystfart, skal være i besiddelse af behørigt bevis.
- ii) Enhver ansøger om bevis skal:
 - 1) være mindst 18 år
 - 2) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, især for så vidt angår syn og hørelse
 - 3) over for administrationen godtgøre, at han
 - med tilfredsstillende resultat har gennemgået særlig uddannelse, herunder en hensigtsmæssig tjeneste af passende varighed i søgående skibe efter administrationens bestemmelse, eller
 - har forrettet godkendt dækstjeneste i søgående skibe i mindst tre år
 - 4) over for administrationen godtgøre at være i besiddelse af de for hans tjeneste i de pågældende skibe fornødne kundskaber, som skal omfatte emnerne i bilaget til dette reglement.

3. Uddannelse

Uddannelse til erhvervelse af den nødvendige viden og praktiske erfaring skal bygge på reglement II/1 — »Grundprincipper for vagthold på broen« og andre relevante internationale reglementer og rekommandationer.

4. Undtagelser

Administrationen kan, såfremt den skønner, at et skibs størrelse og forholdene på dets rejse er således, at anvendelsen af alle de i dette reglement og dets bilag indeholdte krav ville være urimelig eller praktisk uigennemførlig, i tilsvarende omfang fritage føreren og vagthavende navigatør i et sådant skib eller klasse af skibe fra at opfylde visse af kravene under hensyntagen til sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.

BILAG TIL REGLEMENT II/3

Minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør i eller som fører af skibe under 200 BRT**1. a) Kendskab til følgende:**

- i) Kystnavigation og i fornødent omfang astronomisk navigation.
- ii) Internationale søvejsregler.

- iii) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).
 - iv) Magnetkompasset.
 - v) Radiotelefoni og visuel signalering.
 - vi) Forebyggelse af brand og brandbekæmpelsesmidler.
 - vii) Redning af menneskeliv.
 - viii) Forholdsregler i nødsituationer.
 - ix) Skibes manøvrering.
 - x) Skibes stabilitet.
 - xi) Meteorologi
 - xii) Små skibes maskineri.
 - xiii) Førstehjælp.
 - xiv) Eftersøgning og redning.
 - xv) Undgåelse af forurening af havmiljøet.
- b) Udover kravene i punkt a) tilstrækkeligt kendskab til sikker betjening af alle navigationshjælpe midler og alt udstyr, der findes om bord i de pågældende skibe.
- c) Det omfang af viden, som skal kræves i de i punkt a) og b) nærmere angivne emner, skal være tilstrækkeligt til, at den vagthavende navigatør kan varetage sin tjeneste på betryggende måde.
2. Enhver fører, der gør tjeneste i et søgående skib under 200 BRT, skal udover kravene i stk. 1 ovenfor godtgøre over for administrationen, at han er kvalificeret til at varetage alle en sådan førers tjenestepligter på betryggende måde.

REGLEMENT II/4

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover

1. Enhver vagthavende navigatør, som gør tjeneste i et søgående skib på 200 BRT eller derover, skal være i besiddelse af behørigt bevis.
2. Enhver ansøger om bevis skal:
- a) være mindst 18 år
 - b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, især for så vidt angår syn og hørelse
 - c) have forrettet godkendt dækstjeneste i søgående skibe i mindst tre år, som skal omfatte mindst seks måneders vagttjeneste på broen under opsyn af en kvalificeret navigatør. En administration kan dog tillade, at tid, der medgår til særlig uddannelse, træder i stedet for indtil to år af nævnte godkendte tjeneste i søgående skibe, forudsat at administrationen finder, at sådan uddannelse har mindst samme værdi som den tjenestetid i søgående skibe, den erstatter
 - d) ved at bestå en passende eksamen over for administrationen godtgøre at være i besiddelse af fornødne teoretiske og praktiske kundskaber til at opfylde sine tjenestepligter.

3. *Beviser uden begrænsede rettigheder*

Ved udstedelse af beviser uden begrænsning af fartsområde skal det ved eksaminationen bedømmes, hvorvidt den pågældende har tilstrækkelige teoretiske og praktiske kundskaber i de i bilaget til dette reglement anførte emner.

4. *Beviser med begrænsede rettigheder*

Ved udstedelse af beviser med begrænsede rettigheder til tjeneste i kystfart kan administrationen under hensyntagen til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand, udelade følgende emner blandt de i bilaget anførte:

- a) Astronomisk navigation.
- b) Elektroniske stedsbestemmelses- og navigationssystemer i farvande, der ikke er dækket af sådanne systemer.

5. *Kundskabsniveau*

- a) Omfanget af den viden, der skal kræves i de i bilaget anførte emner, skal være tilstrækkelig til, at den vagthavende officer kan udføre sin vagttjeneste på betryggende måde. Ved afgørelse af hvad der er et hensigtsmæssigt kundskabsniveau, skal administrationen tage bemærkningerne til hvert enkelt emne i bilaget i betragtning.
- b) Uddannelse til erhvervelse af den nødvendige teoretiske viden og praktiske erfaring skal bygge på reglement II/1 — »Grundprincipper for vagthold på broen« og andre relevante internationale reglementer og rekommandationer.

BILAG TIL REGLEMENT II/4

Minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende navigatør i skibe på 200 BRT eller derover

1. *Astronomisk navigation*

Færdighed i at bruge himmellegemer til bestemmelse af skibets position samt til deviationsbestemmelse.

2. *Terrestrisk navigation og kystnavigation*

- a) Færdighed i at bestemme skibets position ved brug af:
 - i) genstande i land
 - ii) farvandsafmærkning såsom fyrtårne, sømærker og bøjer
 - iii) bestikregning under hensyntagen til vind, tidevand, strøm samt farten, beregnet ved hjælp af skruens omdrejninger pr. minut og log.
- b) Grundigt kendskab til og færdighed i at anvende søkort og nautiske publikationer såsom sejlplanvisninger, tidevandstabeller, efterretninger for søfarende, farvands efterretninger pr. radio og oplysninger om sejlruiter.

3. *Radarnavigation*

Kendskab til radarens grundprincipper og færdighed i betjening og brug af radar samt færdighed i at tyde og analysere de ved brug af radar tilvejebragte oplysninger herunder følgende:

- a) Faktorer der påvirker funktion og nøjagtighed.
- b) Etablering og opretholdelse af billede.
- c) Konstatering af fejlagtig gengivelse af oplysninger, falske ekkoer, sørefleks mv.
- d) Afstand og pejling.
- e) Identifikation af »kritiske« ekkoer.
- f) Andre skibes kurs og fart.
- g) Tidspunkt for og distance til korteste afstand fra skibe på skærende eller modsatte kurser eller skibe, der overhaler.
- h) Konstatering af andre skibes kurs- og fartændringer.
- i) Virkning af ændringer i eget skibs kurs og/eller fart.
- j) Anvendelse af de internationale søvejsregler.

4. *Vagttjeneste*

- a) Godtgøre indgående kendskab til de internationale søvejsreglers indhold, anvendelse og formål samt til de tillæg, der vedrører sikker sejlads.
- b) Godtgøre kendskab til indholdet af reglement II/1 — »Grundprincipper for vagthold på broen«.

5. *Elektronisk positionsbestemmelsesudstyr*

Færdighed i at bestemme skibets position ved brug af elektroniske navigationshjælpemidler til administrationens tilfredshed.

6. *Radiopejleapparater og ekkolod*

Færdighed i at betjene nævnte udstyr og anvende oplysningerne rigtigt.

7. *Meteorologi*

Kendskab til meteorologiske instrumenter om bord i skib og deres anvendelse. Kendskab til karakteristiske forhold ved forskellige vejrsystemer, fremgangsmåde ved afgivelse af meldinger, registreringssystemer og færdighed i at anvende de til rådighed værende meteorologiske oplysninger.

8. *Magnet- og gyrokompasser*

Kendskab til principperne ved magnet- og gyrokompasser, herunder fejlvisning og korrigering. For så vidt angår gyrokompasser, forståelse af de systemer, der kontrolleres af hovedgyroen, samt kendskab til de mest anvendte gyrokompastypers funktion og pasning.

9. *Selvstyrer*

Kendskab til selvstyresystemer og betjeningsmåde.

10. *Radiokommunikation og visuel signalering*

- a) Færdighed i at sende og modtage meddelelser med morselampe.
- b) Færdighed i brug af den internationale signalbog.
- c) Kendskab til den fremgangsmåde, der anvendes ved radiokommunikation og færdighed i brug af radioudstyr med hensyn til nød-, il- og sikkerhedsmeldinger samt farvandsefterretninger.

11. *Forbyggelse af brand og brandbekæmpelsesmidler*

- a) Evne til at tilrettelægge brandøvelser.
- b) Kendskab til forskellige kategorier af brande og brandkemi.
- c) Kendskab til brandbekæmpessystemer.
- d) Deltagelse i godkendt brandslukningskursus.

12. *Redning af menneskeliv*

Evne til at tilrettelægge øvelser i at forlade skibet og kendskab til betjening af redningsbåde og -flåder samt MOB-både, deres udsætningsudstyr og -arrangementer samt deres udrustning, herunder radioudstyr i forbindelse med redningsudstyr, satellitnødradiopjelesendere (EPIRB's), redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler. Kendskab til overlevelsesteknik på havet.

13. *Forholdsregler i nødsituationer*

Kendskab til de i vedkommende tillæg til den seneste udgave af ILO/IMO publikationen »Document for Guidance« anførte punkter.

14. *Skibes manøvrering og behandling*

Kendskab til:

- a) Drejecirklers og stoppedistancers afhængighed af dødvægt, dybgang, styrlastighed, fart og frit vand under kølen.
- b) Virkning af vind og strøm på behandling af skibe.
- c) Manøvrer for at redde overbordfaldne.
- d) Squat, virkning af begrænset vanddybde og lignende forhold.
- e) Rigtig fremgangsmåde ved ankring og fortøjning

15. *Skibes stabilitet*

- a) Praktisk kendskab til og anvendelse af tabeller, diagrammer og beregningsudstyr til bestemmelse af trim, stabilitet og belastning.
- b) Forståelse af de fundamentale forholdsregler, der skal træffes i tilfælde af delvis tab af det ubeskadigede skibs opdrift.

16. *Engelsk*

Et så fyldestgørende kendskab til det engelske sprog, at den pågældende er i stand til at bruge søkort og andre nautiske publikationer, at forstå meteorologiske oplysninger og meldinger vedrørende skibets sikkerhed og sejlads og at udtrykke sig klart ved udveksling af meddelelser med andre skibe og kyststationer. Kendskab til indhold og brug af samlingen af maritime standardudtryk.

17. *Skibskonstruktion*

Almindeligt kendskab til et skibs vigtigste konstruktionsdele og de rigtige betegnelser for de forskellige dele.

18. *Behandling og stuvning af ladning*

Kendskab til forsvarlig behandling og sikker stuvning af ladninger og disse forholds betydning for skibets sikkerhed.

19. *Sundhedslære*

Praktisk anvendelse af lægebøger for søfarende og lægeråd pr. radio, herunder evne til at træffe effektive forholdsregler på grundlag heraf i tilfælde af ulykker og sygdomme, der vil kunne indtræffe om bord i skibe.

20. *Eftersøgning og redning*

Kendskab til Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

21. *Forebyggelse af forurening af havmiljøet*

Kendskab til de forholdsregler der skal træffes for at undgå forurening af havmiljøet.

REGLEMENT II/5

Obligatoriske minimumskrav til sikring af skibsføreres og navigatørers fortsatte duelighed og ajourføring af deres kundskaber

1. Enhver fører og enhver navigatør, der er i besiddelse af bevis, og som gør tjeneste til søs eller påtænker at gå til søs efter en periode i land, skal for at bevare adgangen til at gøre tjeneste til søs med mellemrum, der ikke må overstige fem år, over for administrationen godtgøre:
 - a) sundhedsmæssig egnethed, især for så vidt angår syn og hørelse, og
 - b) faglige kvalifikationer:
 - i) ved at have godkendt tjeneste i søgående skibe som fører eller navigatør i mindst et år inden for de forudgående fem år, eller
 - ii) ved at have udført arbejde, som har tilknytning til graden af det bevis, der indehaves, og som anses for mindst at kunne ligestilles med den i stk. 1 b) i), krævede tjeneste i søgående skibe, eller
 - iii) ved enten at have:
 - bestået en godkendt prøve, eller
 - gennemgået et godkendt kursus eller godkendte kurser med tilfredsstillende resultat, eller
 - gjort godkendt tjeneste i søgående skibe som navigatør i overtallig stilling i mindst tre måneder umiddelbart forinden tiltrædelse af den stilling, hvortil han er berettiget i kraft af sit bevis.
2. Administrationen skal i samråd med interesserede parter udarbejde eller fremme udarbejdelse af en ramme for fornyelses- og efteruddannelseskurser, efter omstændighederne frivillige eller obligatoriske, for skibsførere og navigatører, der gør tjeneste til søs, men navnlig for sådanne som atter vil gå til søs i søgående skibe. Administrationen skal drage omsorg for, at der tilvejebringes mulighed for, at alle interesserede kan deltage i sådanne kurser alt efter deres erfaring og stilling. Sådanne kurser skal godkendes af administrationen og omfatte ændringer på det søfartstekniske område og i internationale reglementer og rekommandationer om sikkerheden for menneskeliv på søen og om beskyttelse af havmiljøet.

3. Enhver skibsfører og navigatør skal med henblik på at kunne fortsætte tjeneste i søgående skibe, for hvilken særlige uddannelseskrav er blevet internationalt vedtaget, med tilfredsstillende resultat gennemgå en godkendt relevant uddannelse.
4. Administrationen skal drage omsorg for, at ordlyden af ændringer i internationale reglementer om sikkerhed for menneskeliv på søen og om beskyttelse af havmiljøet gøres tilgængelige for skibe under dens jurisdiktion.

REGLEMENT II/6

Obligatoriske minimumskrav for menige der indgår i brovagten

1. Minimumskravene for en menig, der indgår i brovagten på et søgående skib på 200 BRT eller derover, fremgår af stk. 2. Disse krav er ikke de for erhvervelse af matrosbevis ⁽¹⁾ fastsatte, og de er ej heller, bortset fra skibe af begrænset størrelse, minimumskrav for en menig, som skal være eneste menige på en brovagt. Administrationen kan kræve yderligere uddannelse og kvalifikationer for en menig, der skal være eneste menige på en brovagt.
2. Enhver menig, der indgår i brovagten på et søgående skib på 200 BRT eller derover skal:
 - a) være mindst 16 år
 - b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, især for så vidt angår syn og hørelse
 - c) over for administrationen godtgøre, at han har:
 - i) gjort godkendt tjeneste i søgående skibe og herunder fået mindst seks måneders erfaring under sejlads i forbindelse navnlig med brovagt, eller
 - ii) med tilfredsstillende resultat gennemgået særlig uddannelse, enten før første udmønstring eller om bord i et skib herunder tjeneste i søgående skib i en efter administrationens bestemmelse passende varighed, dog ikke under to måneder.
 - d) have erfaring eller uddannelse omfattende:
 - i) Grundlæggende principper for brandbekæmpelse, førstehjælp, personlig overlevelsesteknik, sundhedsrisici og personlig sikkerhed.
 - ii) Evne til at forstå ordrer og gøre sig forståelig over for den vagthavende officer på områder, der vedrører hans tjenestepligter.
 - iii) Færdighed i at styre og efterkomme rorordrer samt tilstrækkeligt kendskab til magnet- og gyrokompasser til at muliggøre udførelse af disse tjenestepligter.
 - iv) Færdighed i at holde behørig udkig ved brug af syn og hørelse og i at rapportere omtrentlige pejlinger af et lydsignal, lys eller andet objekt i grader eller streger.
 - v) Fortrolig med omskiftning fra selvstyrer til håndstyring og omvendt.
 - vi) Kendskab til brugen af interne kommunikations- og alarmsystemer, der har betydning for vagttjenesten.
 - vii) Kendskab til faldskærmsblus, håndblus samt røgsignaler, der flyder på vandet.
 - viii) Kendskab til hans opgaver i nødsituationer.
 - ix) Kendskab til skibsudtryk og definitioner, der vedrører hans arbejde.
3. Den ved stk. 2 (c) og (d) krævede erfaring, fartstid eller uddannelse kan erhverves under udførelse af hver i tilknytning til brovagten, men kun hvis sådanne hver udføres under direkte opsyn af føreren, den vagthavende navigatør, der er ansvarlig for brovagten, eller en kvalificeret menig.
4. Administrationen skal drage omsorg for, at der udstedes et godkendt dokument til enhver søfarende, som på grundlag af erfaring eller uddannelse er kvalificeret i henhold til dette reglement til at gøre tjeneste som menig, der indgår i brovagten, eller at det dokument, han allerede er i besiddelse af, forsynes med behørig påtegning.

(1) Der henvises til ILO-konventionen af 1946 angående udstedelse af duelighedsbevis for matroser eller en senere konvention herom.

5. En søfarende kan af administrationen anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort tjeneste i en stilling på dækket, hvortil der stilles tilsvarende krav, i mindst et år inden for de sidste fem år forud for STCW-konventionens ikrafttræden for vedkommende administration.

KAPITEL III

MASKINAFDELING

REGLEMENT III/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som maskinchef og 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3 000 kW eller derover

1. Enhver maskinchef og 1. maskinmester på et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3 000 kW eller derover, skal være i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis.
2. Enhver, der ansøger om bevis, skal:
 - a) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, også for så vidt angår syn og hørelse
 - b) opfylde kravene for erhvervelse af bevis som vagthavende maskinofficer, og
 - i) for erhvervelse af bevis som 1. maskinmester have mindst tolv måneders godkendt fartstid i søgående skibe som maskinassistent eller maskinofficer
 - ii) for erhvervelse af bevis som maskinchef have mindst 36 måneders godkendt fartstid i søgående skibe, heraf mindst tolv måneder som ansvarshavende maskinofficer efter at have opfyldt betingelserne for at erhverve bevis som 1. maskinmester
 - c) have deltaget i et godkendt kursus i praktisk brandbekæmpelse
 - d) have bestået behørig eksamen til administrationens tilfredshed. Sådant eksamen skal omfatte det i dette reglements bilag anførte stof, dog således at administrationen for officerer i skibe med begrænset fremdrivningseffekt beskæftiget i kystfart kan fravige disse eksamenskrav i det omfang, det skønnes nødvendigt under hensyntagen til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.
3. Uddannelse til erhvervelse af den nødvendige teoretiske viden og praktiske erfaring skal tage hensyn til relevante internationale reglementer og rekommandationer.
4. Omfanget af den viden, der kræves i henhold til bilagets forskellige stykker, kan varieres alt efter, om der er tale om et bevis som maskinchef eller som 1. maskinmester.

BILAG TIL REGLEMENT III/2

Minimumskrav for erhvervelse af bevis som maskinchef og 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3 000 kW eller derover

1. Det nedenfor anførte pensum er udarbejdet til brug ved eksamination af personer med henblik på erhvervelse af bevis som maskinchef eller 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3 000 kW eller derover. Under hensyntagen til, at en 1. maskinmester når som helst skal være i stand til at påtage sig en maskinchefs ansvar, skal eksaminationen i de nævnte emner have til formål at bedømme den pågældendes evne til at tilegne sig al tilgængelig viden, som vedrører sikker drift af skibets maskineri.

2. For så vidt angår stk. 4 a) nedenfor kan administrationen udelade krav om kendskab til andre typer fremdrivningsmaskineri end de maskinanlæg, for hvilke det bevis, som skal udfærdiges, får gyldighed. Et på sådant grundlag udstedt bevis er ikke gyldigt for en kategori af maskinanlæg, som er blevet udeladt, før maskinofficeren godtgør at være kvalificeret på det pågældende område til administrationens tilfredshed. Enhver sådan begrænsning skal anføres på beviset.
3. Enhver, der vil erhverve bevis skal have teoretiske kundskaber i følgende emner:
 - a) Termodynamik og varmetransmission.
 - b) Mekanisk fysik og hydrodynamik.
 - c) Driftsprincipper for skibes maskinanlæg (diesel, damp og gasturbiner) samt køleanlæg.
 - d) Brændstoffers og smøremidlers fysiske og kemiske egenskaber.
 - e) Materialers egenskaber.
 - f) Kemiske og fysiske forhold ved brand og brandslukningsmidler.
 - g) Elektroteknik, elektronik og elektrisk udstyr med henblik på skibsanlæg.
 - h) Grundprincipper for automatisering, instrumentering og reguleringssystemer.
 - i) Skibskonstruktion og skibsbygning, herunder havarikontrol.
4. Enhver, der vil erhverve bevis, skal mindst have fornødent praktisk kendskab til følgende emner:
 - a) Betjening og vedligeholdelse af:
 - i) Skibsdieselmotorer.
 - ii) Skibsdampmaskinanlæg.
 - iii) Skibsgasturbiner.
 - b) Betjening og vedligeholdelse af hjælpemaskineri, herunder: Pumpe- og rørsystemer, hjælpekedelanlæg og styremaskinanlæg.
 - c) Betjening, afprøvning og vedligeholdelse af elektrisk udstyr og reguleringsudstyr.
 - d) Betjening og vedligeholdelse af laste- og lossemidler og dæksmaskineri.
 - e) Konstatering af driftsuregelmæssigheder ved maskineri, fejlfinding og forholdsregler til at undgå havari.
 - f) Tilrettelæggelse af forsvarlig vedligeholdelses- og reparationsprocedure.
 - g) Metoder og hjælpemidler til forebyggelse, opdagelse og slukning af brand.
 - h) Metoder og hjælpemidler til at forhindre at skibe forurener omgivelserne.
 - i) Regler der skal iagttages for at forhindre forurening af havmiljøet.
 - j) Miljømæssige følgevirkninger af havforurening.
 - k) Førstehjælp, herunder brug af førstehjælpsudstyr med henblik på legemsskader, som kan antages at indtræffe i maskinrum.
 - l) Redningsmidlers funktion og brug.
 - m) Metoder til udøvelse af havarikontrol
 - n) Arbejdssikkerhed.
5. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have kendskab til international søret som indarbejdet i internationale aftaler og konventioner i det omfang, disse vedrører maskinafdelingens særlige forpligtelser og ansvar, navnlig for så vidt angår sikkerhed og beskyttelse af havmiljøet. Omfanget af kendskab til national søfartslovgivning overlades til administrationens skøn, men skal omfatte nationale ordninger for gennemførelse af internationale aftaler og konventioner.
6. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have kendskab til arbejdsledelse, organisation og uddannelse om bord i skibe.

REGLEMENT III/3

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som maskinchef og 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er mellem 750 og 3 000 kW

1. Enhver maskinchef og 1. maskinmester på et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er mellem 750 og 3 000 kW, skal være i besiddelse af forskriftsmæssigt bevis.
2. Enhver, der ansøger om bevis, skal:
 - a) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, også for så vidt angår syn og hørelse
 - b) opfylde kravene for erhvervelse af bevis som vagthavende maskinofficer, og
 - i) for erhvervelse af bevis som 1. maskinmester have mindst tolv måneders godkendt fartstid i søgående skibe som maskinassistent eller maskinofficer
 - ii) for erhvervelse af bevis som maskinchef have mindst 24 måneders godkendt fartstid i søgående skibe, hvoraf mindst tolv måneder skal være erhvervet efter, at pågældende har opfyldt betingelserne for at erhverve bevis som 1. maskinmester
 - c) have deltaget i et godkendt kursus i praktisk brandbekæmpelse
 - d) have bestået behørig eksamen til administrationens tilfredshed. Sådant eksamen skal omfatte det i bilaget til dette reglement anførte stof, dog således at administrationen for officerer i skibe beskæftiget i kystfart kan fravige eksamenskrav og fartstid i søgående skibe under hensyntagen til typen på det automatiske og fjernbetjente reguleringsudstyr, som sådanne skibe er forsynet med, samt til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.
3. Uddannelse til erhvervelse af den nødvendige teoretiske viden og praktiske erfaring skal tage hensyn til relevante internationale reglementer og rekommandationer.
4. Omfanget af den viden, der kræves i henhold til bilagets forskellige stykker, kan varieres alt efter, om der er tale om et bevis som maskinchef eller som 1. maskinmester.
5. Enhver maskinofficer, som opfylder betingelserne for at gøre tjeneste som 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3 000 kW eller derover, er berettiget til at gøre tjeneste som maskinchef i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er under 3 000 kW, såfremt mindst tolv måneders godkendt fartstid i søgående skibe er erhvervet som ansvarshavende maskinofficer.

BILAG TIL REGLEMENT III/3

Minimumskrav for erhvervelse af bevis som maskinchef og 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er mellem 750 og 3 000 kW

1. Det nedenfor anførte pensum er udarbejdet til brug ved eksamination af personer med henblik på erhvervelse af bevis som maskinchef eller 1. maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er mellem 750 og 3 000 kW. Under hensyntagen til, at en 1. maskinmester når som helst skal være i stand til at påtage sig en maskinchefs ansvar, skal eksaminationen i de nævnte emner have til formål at bedømme den pågældendes evne til at tilegne sig al tilgængelig viden, som vedrører sikker drift af skibets maskineri.
2. For så vidt angår stk. 3 d) og stk. 4 a) nedenfor kan administrationen udelade krav om kendskab til andre typer fremdrivningsmaskineri end de maskinanlæg, for hvilke det bevis, som skal udfærdiges, får gyldighed. Et på sådant grundlag udstedt bevis er ikke gyldigt for en kategori af maskinanlæg, som er blevet udeladt, før maskinofficeren godtgør at være kvalificeret på det pågældende område til administrationens tilfredshed. Enhver sådan begrænsning skal anføres på beviset.

3. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have elementære teoretiske kundskaber i det omfang, det er nødvendigt for at forstå grundbegreberne med hensyn til følgende emner:
- a) forbrændingsprocesser
 - b) varmetransmission
 - c) mekanisk fysik og hydrodynamik
 - d) i) skibsdieselmotorer
 - ii) skibsdampmaskinanlæg
 - iii) skibsgasturbiner
 - e) styremaskinanlæg
 - f) brændstoffers og smøremidlers egenskaber
 - g) materialers egenskaber
 - h) brandslukningsmidler
 - i) elektrisk udstyr med henblik på skibsanlæg
 - j) automatisering, instrumentering og reguleringssystemer
 - k) skibsbygning, herunder havarikontrol
 - l) hjælpesystemer.
4. Enhver, der vil erhverve bevis, skal mindst have fornødent praktisk kendskab til følgende emner:
- a) betjening og vedligeholdelse af:
 - i) skibsdieselmotorer
 - ii) skibsdampmaskinanlæg
 - iii) skibsgasturbiner
 - b) betjening og vedligeholdelse af hjælpemaskinanlæg, herunder styremaskinanlæg
 - c) betjening, afprøvning og vedligeholdelse af elektrisk udstyr og reguleringsudstyr
 - d) betjening og vedligeholdelse af laste- og lossemidler og dæksmaskineri
 - e) konstatering af driftsuregelmæssigheder ved maskineri, fejlfinding og forholdsregler til at undgå havari
 - f) tilrettelæggelse af forsvarlig vedligeholdelses- og reparationsprocedure
 - g) metoder og hjælpemidler til forebyggelse, opdagelse og slukning af brand
 - h) regler, der skal iagttages vedrørende forurening af havmiljøet samt metoder og hjælpemidler til undgåelse af sådan forurening
 - i) førstehjælp, herunder brug af førstehjælpsudstyr, med henblik på legemsskader, som kan antages at indtræffe i maskinrum
 - j) redningsmidlers funktion og brug
 - k) metoder til udøvelse af havarikontrol, herunder især forholdsregler som skal træffes i tilfælde af, at søvand trænger ind i maskinrummet
 - l) arbejdssikkerhed.
5. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have kendskab til international søret som indarbejdet i internationale aftaler og konventioner i det omfang, disse vedrører maskinafdelingens særlige forpligtelser og ansvar, navnlig for så vidt angår sikkerhed og beskyttelse af havmiljøet. Omfanget af kendskab til national søfartslovgivning overlades til administrationens skøn, men skal omfatte nationale ordninger for gennemførelse af internationale aftaler og konventioner.
6. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have kendskab til arbejdsledelse, organisation og uddannelse om bord i skibe.

REGLEMENT III/4

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som vagthavende maskinofficer i et traditionelt bemandedt maskinrum eller som tilsynshavende maskinofficer i et periodisk ubemandet maskinrum

1. Enhver vagthavende maskinofficer i et traditionelt bemandedt maskinrum eller den tilsynshavende maskinofficer i et periodisk ubemandet maskinrum i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er 750 kW eller derover, skal være i besiddelse af bevis.
2. Enhver, der ansøger om bevis, skal:
 - a) være mindst 18 år
 - b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, også for så vidt angår syn og hørelse
 - c) have i alt mindst tre års godkendt uddannelse eller oplæring med henblik på tjeneste som maskinofficer
 - d) have gjort tjeneste i søgående skibe i et tidsrum af passende varighed, som kan være inkluderet i den punkt c) omhandlede periode på tre år
 - e) godtgøre over for administrationen, at han har det for tjeneste som maskinofficer fornødne teoretiske og praktiske kendskab til betjening og vedligeholdelse af skibsmaskineri
 - f) have deltaget i et godkendt kursus i praktisk brandbekæmpelse
 - g) have kendskab til arbejdssikkerhed.

Administrationen kan fravige kravene i punkt c) og d) for maskinofficerer i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er under 3 000 kW, og som er beskæftiget i kystfart, under hensyntagen til konsekvenserne for sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.

3. Enhver, der vil erhverve bevis, skal have kendskab til betjening og vedligeholdelse af hoved- og hjælpemaskineri, herunder kendskab til relevante forskrifter samt kendskab til mindst følgende nærmere angivne emner:
 - a) Vagthold i almindelighed
 - i) Pligter i forbindelse med at overtage og påtage sig vagten.
 - ii) Rutinemæssige hverv, der skal udføres på vagten.
 - iii) Føring af maskindagbogen og betydning af foretagne målinger.
 - iv) Pligter i forbindelse med aflevering af vagten.
 - b) Hoved- og hjælpemaskineri
 - i) Bistand ved klargøring af hoved- og hjælpemaskineri til drift.
 - ii) Betjening af dampkedler, herunder forbrændingssystemer.
 - iii) Metoder til kontrol af vandstand i dampkedler og nødvendige forholdsregler, hvis vandstanden er unormal.
 - iv) Lokalisering af almindeligt forekommende fejl ved maskineri og anlæg i maskin- og kedelrum og nødvendige forholdsregler for at undgå havari.
 - c) Pumpsystemer
 - i) Rutinemæssig betjening af pumper.
 - ii) Betjening af lænse-, ballast- og lastpumpsystemer.
 - d) Generatoranlæg

Klargøring, opstart, ind- og udkobling og omskiftning af generatorer.
 - e) Sikkerheds- og nødforanstaltninger
 - i) Sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages på vagten og forholdsregler, der straks skal træffes i tilfælde af brand eller ulykke, specielt med henblik på oliesystemer.
 - ii) Forsvarlig frakobling af elektriske og andre anlæg og udstyrsgenstande, som er påkrævet, før personale må udføre arbejde på sådanne anlæg og udstyrsgenstande.

- f) Foranstaltninger mod forurening
- Forholdsregler, der skal iagttages for at undgå, at omgivelserne forurenes af olie, lastrester, kloakspildevand, røg eller andre forureningskilder. Brug af udstyr til undgåelse af forurening såsom olieandsseparatorer, slamtanksystemer og rensningsanlæg for kloakspildevand.
- g) Førstehjælp
- Nødvendig førstehjælp med henblik på legemsskader, som kan antages at indtræffe i maskinrum.
4. Hvor dampkedler ikke udgør en del af skibets maskinanlæg, kan administrationen udelade kendskab til de i stk. 3, b), ii) og iii) omhandlede emner. Et på sådant grundlag udfærdiget bevis er ikke gyldigt for tjeneste i skibe, i hvilke dampkedler udgør en del af skibets maskinanlæg, før maskinofficeren til administrationens tilfredshed godtgør at være kvalificeret i de emner, der er udgået. Enhver sådan begrænsning skal anføres på beviset.
5. Uddannelse til erhvervelse af den nødvendige teoretiske viden og praktiske erfaring skal tage hensyn til relevante internationale reglementer og rekommandationer.

REGLEMENT III/5

Obligatoriske minimumskrav til sikring af maskinofficerers fortsatte duellighed og ajourføring af deres kundskaber

1. Enhver maskinofficer, der er i besiddelse af bevis, og som gør tjeneste til søs eller påtænker at gå til søs efter en periode i land, skal for at bevare adgangen til at gøre tjeneste til søs i den til hans bevis svarende stilling med mellemrum, der ikke må overstige fem år, over for administrationen godtgøre:
- a) sundhedsmæssig egnethed, også for så vidt angår syn og hørelse
- b) faglige kvalifikationer:
- i) ved at have godkendt tjeneste i søgående skibe som maskinofficer i mindst et år inden for de forudgående fem år, eller
- ii) ved at have udført arbejde, som har tilknytning til graden af det bevis, der indehaves, og som anses for mindst at kunne ligestilles med den i stk. 1 b) i) krævede tjeneste i søgående skibe, eller
- iii) ved enten at have:
- bestået en godkendt prøve, eller
 - gennemgået et godkendt kursus eller godkendte kurser med tilfredsstillende resultat, eller
 - gjort godkendt tjeneste i søgående skibe som maskinofficer i mindst tre måneder i overtallig stilling eller i lavere stilling end den, der svarer til hans bevis, umiddelbart forinden tiltrædelse af den stilling, hvortil han er berettiget i kraft af sit bevis.
2. Kursus eller kurser som omhandlet i stk. 1 b) iii) skal navnlig medtage ændringer i relevante internationale reglementer og rekommandationer om sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet.
3. Administrationen skal drage omsorg for, at ordlyden af nylige ændringer i internationale reglementer om sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet gøres tilgængelige for skibe under deres jurisdiktion.

REGLEMENT III/6

Obligatoriske minimumskrav for menige, der indgår i maskinvagten

1. Minimumskravene for en menig, hvis han indgår i maskinvagten, er de i stk. 2 fastsatte. Disse krav gælder ikke:

- a) en menig, der er udpeget som medhjælper for den vagthavende maskinofficer ⁽¹⁾
 - b) en menig, der er under uddannelse
 - c) en menig, hvis vagtopgaver ikke kræver særlig færdighed eller uddannelse.
2. Enhver menig, der indgår i maskinvagten, skal
- a) være mindst 16 år
 - b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet, også for så vidt angår syn og hørelse
 - c) over for administrationen godtgøre at have:
 - i) erfaring eller uddannelse med hensyn til brandbekæmpelse, grundlæggende førstehjælp, personlig overlevelsesteknik, sundhedsrisici og personlig sikkerhed
 - ii) evne til at forstå ordrer og gøre sig forståelig på områder, der vedrører hans tjenestepligter
 - d) over for administrationen godtgøre at have:
 - i) erfaring erhvervet i land, og som har betydning for hans tjeneste til søs, suppleret med tjeneste i søgående skibe i en efter administrationens bestemmelse passende varighed, eller
 - ii) gennemgået særlig uddannelse enten før første udmønstring eller om bord i et skib, herunder tjeneste i søgående skib i en efter administrationens bestemmelse passende varighed, eller
 - iii) godkendt tjeneste i søgående skib af mindst seks måneders varighed.
3. Enhver sådan menig skal have kendskab til:
- a) arbejdsgangen for vagttjeneste i maskinrummet samt færdighed i at passe sådant rutinemæssigt vagtarbejde, som falder ind under hans tjenestepligter
 - b) arbejdssikkerhed i forbindelse med tjeneste i maskinrum
 - c) betegnelser, der anvendes i maskinrum og navne på maskineri og udstyr, der har tilknytning til hans arbejde
 - d) elementære foranstaltninger til beskyttelse af omgivelserne.
4. Enhver menig, der skal gå kedelvagt, skal have kendskab til forsvarlig drift af kedler og skal have færdighed i at holde korrekt vandstand og damptryk.
5. Enhver menig, der indgår i maskinvagten, skal være fortrolig med sine tjenestepligter i maskinrummet på det skib, hvor han skal gøre tjeneste. Den menige skal navnlig for så vidt angår dette skib have:
- a) kendskab til brugen af interne kommunikationssystemer, der har betydning for vagttjenesten
 - b) kendskab til evakueringsveje fra maskinrum
 - c) kendskab til maskinrummets alarmsystemer og evne til at skelne mellem de forskellige alarmer med særligt henblik på alarmer for ildslukkende luftarter
 - d) nøje kendskab til placering og brug af brandbekæmpelsesudstyr i maskinrummet.
6. En søfarende kan af administrationen anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort relevant maskintjeneste i mindst et år inden for de sidste fem år forud for STCW-konventionens ikrafttræden for vedkommende administration.

(1) Der henvises til resolution 9 — »Rekommandation om minimumskrav for en menig, der er udpeget som medhjælper for den vagthavende maskinofficer« vedtaget af den internationale konference om uddannelse af søfarende og om sønæring, 1978.

KAPITEL IV

RADIOPERSONEL

Forord:

Obligatoriske forskrifter for vagthold ved radiostationer findes i radioreglementet og i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med ændringer. Forskrifter for vedligeholdelse af radiostationer findes i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med ændringer, samt i de retningslinjer, der er vedtaget af organisationen (1).

REGLEMENT IV/1

Anvendelse

1. Bestemmelserne i dette kapitel skal finde anvendelse på radiopersonellet i et skib, der sejler under det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS) som foreskrevet i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med ændringer.
2. Indtil den 1. februar 1999 skal radiopersonel på et skib, der opfylder bestemmelserne i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, i kraft forud for 1. februar 1992, overholde bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978, i kraft forud for 1. december 1992.

REGLEMENT IV/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af bevis som GMDSS-radiopersonel

1. Enhver radiooperatør, der har ansvaret for eller udfører radiokommunikationstjeneste i et skib, skal være i besiddelse af behørigt bevis eller behørigt beviser, der er udstedt eller anerkendt af administrationen i henhold til bestemmelserne i radioreglementet.
2. En radiooperatør i et skib, der i henhold til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med ændringer, skal være udstyret med radioinstallation, skal endvidere:
 - a) være mindst 18 år
 - b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet især for så vidt angår syn, hørelse og tale
 - c) opfylde kravene i bilaget til dette reglement.
3. Enhver, der vil erhverve bevis, skal bestå en eksamen eller eksaminer til administrationenes tilfredshed.
4. Omfanget af den viden, der kræves for at erhverve bevis, skal være tilstrækkeligt til at sætte radiooperatørerne i stand til at udføre deres radiokommunikationstjeneste sikkert og effektivt. Den viden, der kræves for at erhverve hver særskilt type certifikat som defineret i radioreglementet, skal være i overensstemmelse med disse reglementer. For alle typer certifikater, som defineret i radioreglementet, skal den krævede viden og uddannelse endvidere omfatte de emner, der er anført i bilaget til dette reglement. Ved fastsættelse af det passende videns- og uddannelsesniveau skal administrationen ligeledes tage hensyn til relevante rekommandationer fra organisationen (2).

(1) Der henvises til retningslinjerne for vedligeholdelse af radioanlæg i forbindelse med det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS) vedrørende havområde A3 og A4, som organisationen vedtog ved resolution A ... (17).

(2) Der henvises til rekommandationerne for uddannelse af radiopersonel under det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS), som er vedtaget af organisationen ved resolution A.703(17).

BILAG TIL REGLEMENT IV/2

Minimumskrav til supplering af radiooperatørers kundskaber og uddannelse

1. Ud over at opfylde betingelserne for erhvervelse af bevis i henhold til radioreglementet, skal radiooperatøren have kendskab til og uddannelse, herunder praktisk uddannelse, i følgende:
 - a) Tilvejebringelse af radiotjeneste i nødsituationer, herunder:
 - i) når skibet forlades
 - ii) ved brand om bord
 - iii) ved delvis eller fuldstændig svigt af radioinstallationerne.
 - b) Betjening af redningsbåde og -flåder samt MOB-både og deres udstyr, herunder især radioudstyr i forbindelse med redningsudstyr.
 - c) Overlevelse på havet.
 - d) Førstehjælp.
 - e) Forebyggelse af brand og brandbekæmpelse, navnlig med henblik på radioinstallationerne.
 - f) Forebyggende foranstaltninger af hensyn til sikkerheden for skib og ombordværende personer i forbindelse med risici, der knytter sig til radioudstyr, herunder risici af elektrisk, strålmæssig, kemisk og mekanisk art.
cue Manual (MERSAR), navnlig med henblik på radiokommunikationer.
 - h) Ordninger og fremgangsmåder i forbindelse med rapportering af skibes positioner.
 - i) Brug af den internationale signalbog og samlingen af maritime standardudtryk.
 - j) Ordninger og fremgangsmåder i forbindelse med anmodning om lægeråd pr. radio.
2. Administrationen kan, som det efter omstændighederne måtte være mest hensigtsmæssigt, fravige de i stk. 1 anførte krav til viden og uddannelse for udstedelse af radiocertifikat til en indehaver af et certifikat, der er udstedt i henhold til bestemmelserne i kapitlerne II, III eller VI, forudsat at det er godtgjort over for administrationen, at det for udstedelse af certifikatet krævede videns- og uddannelsesniveau er fyldestgørende.

REGLEMENT IV/3

Obligatoriske minimumskrav til sikring af GMDSS-radiopersonellets fortsatte duelighed og ajourføring af deres kundskaber

1. Enhver radiooperatør, der er i besiddelse af bevis eller beviser, som er udstedt eller anerkendt af administrationen, skal for at bevare adgangen til at gøre tjeneste til søs over for administrationen godtgøre følgende:
 - a) sundhedsmæssig egnethed især for så vidt angår syn, hørelse og tale med regelmæssige mellemrum af ikke over fem år, og
 - b) faglige kvalifikationer:
 - i) ved at udføre radiotjeneste i et søgående skibe uden nogen enkeltstående afbrydelse på over fem år, eller
 - ii) i kraft af at have udført funktioner i relation til de tjenester, der er relevante for den klasse af bevis, som personen indehaver, og som anses for mindst at ækvivalere med tjeneste i et søgående skib som krævet i stk. 1, b), i), eller
 - iii) ved at bestå en godkendt prøve eller med tilfredsstillende resultat have gennemgået godkendt uddannelseskursus eller -kurser til søs eller i land, som skal omfatte emner, der har direkte tilknytning til sikkerhed for menneskeliv på søen, og som finder anvendelse på det bevis, som den pågældende person er indehaver af, i overensstemmelse med kravene i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, med ændringer, og kravene i radioreglementet.

2. Når nye metoder, udstyr eller praksis bliver obligatorisk i skibe, der er berettiget til at føre en deltagers flag, kan administrationen forlange, at radiooperatøren består en godkendt prøve eller med tilfredsstillende resultat gennemgår et hensigtsmæssigt uddannelseskursus eller -kurser, til søs eller i land med særlig vægt på sikkerhedstjeneste.
3. Enhver radiooperatør skal for at bevare adgangen til at gøre tjeneste til søs om bord i bestemte skibstyper, for hvilke særlige uddannelseskrav er blevet internationalt vedtaget, med tilfredsstillende resultat gennemgå henholdsvis bestå godkendt relevant uddannelse eller eksamen, hvor de relevante internationale regler og rekommandationer skal tages i betragtning.
4. Administrationen skal drage omsorg for, at ordlyden af seneste ændringer i internationale regler, der vedrører radiokommunikation, og som har betydning for sikkerhed for menneskeliv på søen, er tilgængelige for skibe, der er berettiget til at føre dens flag.
5. Administrationen opfordres til i samråd med interesserede parter at udarbejde eller fremme udarbejdelse af en ramme for fornyelses- og efteruddannelseskurser, efter omstændighederne frivillige eller obligatoriske, til søs eller i land, for radiooperatører, der gør tjeneste til søs, og navnlig for sådanne, som vil genoptage tjeneste til søs. Sådanne kurser bør omfatte emner, der har direkte tilknytning til radiotjenesten og medtage ændringer i maritim radiokommunikationsteknologi og relevante internationale regler og rekommandationer om sikkerhed for menneskeliv på søen.

KAPITEL V

SÆRLIGE FORSKRIFTER FOR TANKSKIBE

REGLEMENT V/1

Obligatoriske minimumskrav vedrørende uddannelse og kvalifikationer for førere, officerer og menige i olietankskibe

1. Officerer og menige, som i forbindelse med ladning og lastbehandlingsudstyr i olietankskibe vil få særlige opgaver og særligt ansvar i tilknytning til disse opgaver, og som ikke har gjort tjeneste i et olietankskib som medlem af den faste besætning, skal, inden de udfører sådanne opgaver, have gennemgået et hensigtsmæssigt brandslukningskursus i land samt
 - a) have forrettet skibstjeneste under tilsyn i et sådant tidsrum, at de har erhvervet fornødent kendskab til sikker driftspraksis, eller
 - b) have gennemgået et godkendt orienteringskursus om olietankskibe omfattende grundlæggende sikkerhedsmæssige og forebyggende forholdsregler og fremgangsmåder, forskellige olietankskibstypers indretning og arrangement, ladningsarter, den risiko de frembyder og deres behandlingsudstyr, almindeligt arbejdsforløb og olietankskibsterminologi.
2. Førere, maskinchefer, overstyrmænd, 1. maskinmestre og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning og kontrol med ladningen under rejsen eller for arbejde med ladningen, skal udover hvad der fremgår af bestemmelserne i stk. 1
 - a) have tilstrækkelig relevant erfaring med hensyn til deres tjeneste i olietankskibe, og
 - b) have gennemgået en specialuddannelse med henblik på deres tjeneste omfattende sikkerhed i olietankskibe, foranstaltninger og systemer til sikring mod brand, forebyggelse af forurening og forureningskontrol, driftspraksis samt forpligtelser i henhold til gældende love og regler.
3. Indtil to år efter, at STCW-konventionen er trådt i kraft for en deltager, vil en søfarende kunne anses for at have opfyldt kravene i stk. 2 (b), hvis han har gjort tjeneste i passende stilling om bord i olietankskibe i et tidsrum af mindst et år inden for de forudgående fem år.

REGLEMENT V/2

Obligatoriske minimumskrav vedrørende uddannelse og kvalifikationer for førere, officerer og menige i kemikalietankskibe

1. Officerer og menige, som i forbindelse med ladning og lastbehandlingsudstyr i kemikalietankskibe vil få særlige opgaver og særligt ansvar i tilknytning til disse opgaver, og som ikke har gjort tjeneste i et kemikalietankskib som medlem af den faste besætning, skal, inden de udfører sådanne opgaver, have gennemgået et hensigtsmæssigt brandslukningskursus i land samt
 - a) have forrettet skibstjeneste under tilsyn i et sådant tidsrum, at de har erhvervet fornødent kendskab til sikker driftspraksis, eller
 - b) have gennemgået et godkendt orienteringskursus om kemikalietankskibe omfattende grundlæggende sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende forholdsregler og fremgangsmåder, forskellige kemikalietankskibstypers indretning og arrangement, ladningsarter, den risiko de frembyder og deres behandlingsudstyr, almindeligt arbejdsforløb og kemikalietankskibsterminologi.
2. Førere, maskinchefer, overstyrmænd, 1. maskinmestre og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning og kontrol med ladningen under rejsen eller for arbejde med ladningen, skal udover hvad der fremgår af bestemmelserne i stk. 1
 - a) have tilstrækkelig relevant erfaring med hensyn til deres tjeneste i kemikalietankskibe, og
 - b) have gennemgået en specialuddannelse med henblik på deres tjeneste omfattende sikkerhed i kemikalietankskibe, foranstaltninger og systemer til sikring mod brand, forebyggelse af forurening og forureningskontrol, driftspraksis samt forpligtelser i henhold til gældende love og regler.
3. Indtil to år efter, at STCW-konventionen af 1978 er trådt i kraft for en deltager, vil en søfarende kunne anses for at have opfyldt kravene i stk. 2 (b), hvis han har gjort tjeneste i passende stilling om bord i kemikalietankskibe i et tidsrum af mindst et år inden for den forudgående fem år.

REGLEMENT V/3

Obligatoriske minimumskrav vedrørende uddannelse og kvalifikationer for førere, officerer og menige i gastankskibe

1. Officerer og menige, som i forbindelse med ladning og lastbehandlingsudstyr i gastankskibe vil få særlige opgaver og særligt ansvar i tilknytning til disse opgaver, og som ikke har gjort tjeneste i et gastankskib som medlem af den faste besætning, skal, inden de udfører sådanne opgaver, have gennemgået et hensigtsmæssigt brandslukningskursus i land samt
 - a) have forrettet skibstjeneste under tilsyn i et sådant tidsrum, at de har erhvervet fornødent kendskab til sikker driftspraksis, eller
 - b) have gennemgået et godkendt orienteringskursus om gastankskibe omfattende grundlæggende sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende forholdsregler og fremgangsmåder, forskellige gastankskibstypers indretning og arrangement, ladningsarter, den risiko de frembyder og deres behandlingsudstyr, almindeligt arbejdsforløb og gastankskibsterminologi.
2. Førere, maskinchefer, overstyrmænd, 1. maskinmestre og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning og kontrol med ladningen under rejsen eller for arbejde med ladningen, skal udover hvad der fremgår af bestemmelserne i stk. 1
 - a) have tilstrækkelig relevant erfaring med hensyn til deres tjeneste i gastankskibe, og
 - b) have gennemgået en specialuddannelse med henblik på deres tjeneste omfattende sikkerhed i gastankskibe, foranstaltninger og systemer til sikring mod brand, forebyggelse af forurening og forureningskontrol, driftspraksis samt forpligtelser i henhold til gældende love og regler.

3. Indtil to år efter, at STCW-konventionen af 1978 er trådt i kraft for en deltager, vil en søfarende kunne anses for at have opfyldt kravene i stk. 2 (b), hvis han har gjort tjeneste i passende stilling om bord i gastankskibe i et tidsrum af mindst et år inden for den forudgående fem år.

KAPITEL VI

DUELIGHED I BETJENING AF REDNINGSBÅDE OG REDNINGSFLÅDER

REGLEMENT VI/1

Obligatoriske minimumskrav for udstedelse af duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder samt mand over bord-både (MOB-både)

Enhver søfarende, der vil erhverve duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder, skal

- a) være mindst 17 1/2 år
- b) over for administrationen godtgøre at være sundhedsmæssigt egnet
- c) have godkendt fartstid i søgående skibe på mindst tolv måneder eller have gennemgået et godkendt uddannelseskursus og have godkendt fartstid i søgående skibe på mindst ni måneder
- d) ved eksamination eller ved fortløbende bedømmelse under et godkendt uddannelseskursus godtgøre over for administrationen, at han har kendskab til indholdet af bilaget til dette reglement
- e) ved eksamination eller ved fortløbende bedømmelse under et godkendt uddannelseskursus vise, at han til administrationens tilfredshed har færdighed i at:
 - i) tage redningsvest rigtigt på, springe sikkert i vandet fra en vis højde, komme om bord i en redningsbåd eller -flåde fra vandet iført redningsvest
 - ii) bringe en redningsflåde, der har bunden opad, på ret køl iført redningsvest
 - iii) forstå betydningen af påmærkningen på redningsbåde og -flåder samt MOB-både om det antal personer, de er godkendt til at optage
 - iv) give de rigtige ordrer for udsætning af og indskibning i redningsbåde og -flåder samt MOB-både, for at komme klar af skibet og for at manøvrere med og at forlade redningsbåde og -flåder samt MOB-både
 - v) klargøre og sætte redningsbåde og -flåder samt MOB-både sikkert i vandet og hurtigt komme fri af skibssiden
 - vi) tage sig af tilskadekomne personer både når skibet forlades og derefter
 - vii) ro og styre, rejse mast, sætte sejl, manøvrere en båd under sejl og styre en båd efter kompas
 - viii) bruge signaleringsudstyr, herunder faldskærmsblus, håndblus samt røgsignaler, der flyder på vandet
 - ix) brug af radioudtyr i forbindelse med redningsudstyr
 - x) tage redningsdragt på, benytte et termisk beskyttelsesmiddel.

BILAG TIL REGLEMENT VI/1

Minimumskrav for udfærdigelse af duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder

1. Forskellige nødsituationer som kan indtræffe, såsom kollision, brand og forlis.
2. Principper for overlevelse, herunder:
 - a) Værdi af uddannelse og øvelser.
 - b) Nødvendigheden af at være forberedt på enhver nødsituation.

- c) Forholdsregler, der skal træffes ved udkald til udskibningsstederne for redningsbåde og -flåder samt MOB-både.
 - d) Forholdsregler, der skal træffes, når det er nødvendigt at forlade skibet.
 - e) Forholdsregler, der skal træffes under ophold i vandet.
 - f) Forholdsregler, der skal træffes under ophold i redningsbåde og -flåder samt i MOB-både.
 - g) De væsentligste faremomenter for overlevende.
3. Særlige opgaver tildelt hvert besætningsmedlem som anført i mønstringsrullen, herunder forskellen mellem signaler for mønstring af hele besætningen ved udskibningssteder og ved brandposter.
 4. Typer på redningsmidler, der normalt findes i skibe.
 5. Redningsbådes og -flåders samt MOB-bådes konstruktion og udrustning og udstyrets enkelte bestanddele.
 6. Redningsbådes og -flåders samt MOB-bådes særlige egenskaber og muligheder.
 7. Forskellige typer på udstyr til udsætning af redningsbåde og -flåder samt MOB-både.
 8. Metoder til udsætning af redningsbåde og -flåder samt MOB-både i høj sø.
 9. Forholdsregler, der skal træffes efter, at båden eller flåden er kommet fra skibet.
 10. Manøvrering med redningsbåde og -flåder samt MOB-både i hårdt vejr.
 11. Brug af fangline, drivanker og alt andet udstyr.
 12. Fordeling af levnedsmidler og vand i redningsbåde og -flåder.
 13. Metoder til helikopterredning.
 14. Brug af førstehjælpsudstyret og genoplivningsteknik.
 15. Radioudstyr i forbindelse med redningsudstyr som findes i redningsbåde og -flåder samt i MOB-både, herunder satellit-nødradiofy.
 16. Virkninger af hypotermi og forebyggelse deraf; brug af beskyttelsespresenninger og beskyttelsesbeklædning, herunder redningsdragter og termiske beskyttelsesmidler.
 17. Metoder til start og betjening af motor med tilbehør i redningsbåde og -flåder og MOB-både samt brug af til rådighed værende ildslukkere.
 18. Brug af redningsbåde og MOB-både til samling af redningsflåder og redning af overlevende og personer i vandet.
 19. Sætte redningsbåde og -flåder samt MOB-både på land.
-