

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 26.11.2008
KOM(2008) 830 slutlig

2005/0238 (COD)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**i enlighet med artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget
om Europaparlamentets förslag till ändringar av
rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om hamnstatskontroll (omarbetning)

MED ÄNDRING AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG enligt artikel 250.2 i EG-fördraget

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**i enlighet med artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget
om Europaparlamentets förslag till ändringar av
rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om hamnstatskontroll (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Enligt artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget ska kommissionen avge ett yttrande över de ändringar som Europaparlamentet föreslagit vid den andra behandlingen. Nedan följer kommissionens yttrande över de 34 ändringar som föreslagits av parlamentet.

2. BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet:	9 januari 2006
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	13 september 2006
Datum för Regionkommitténs yttrande:	15 juni 2006
Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet:	25 april 2007
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten (Malta avstod):	6 juni 2008
Datum för Europaparlamentets andra behandling av yttrandet:	24 september 2008

3. FÖRSLAGETS SYFTE

Förslaget till omarbetning av direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av fartyg är ett led i en serie åtgärder som har till syfte att stärka och komplettera den lagstiftning som finns på området sjösäkerhet.

Åtgärderna har ett dubbelt syfte: För det första vill man konsolidera direktivet i en enhetlig text och samtidigt höja textens läsbarhet och skapa större konsekvens mellan dess olika delar.

Det andra syftet är att reformera det rådande systemet i grunden och ersätta den nuvarande ordningen med ett kollektivt mål. Ordningen baseras för närvarande på det kvantitativa kravet

att 25 % av fartygen måste inspekteras av varje medlemsstat. Det kollektiva målet går ut på att alla fartyg som anlöper EU:s hamnar kommer att inspekteras, och att fartyg med hög riskprofil kommer att inspekteras oftare. De farligaste fartygen kommer därmed att inspekteras var sjätte månad, medan kvalitetsfartygen kommer att kontrolleras betydligt mer sällan.

I förslaget till omarbetning av direktivet om hamnstatskontroll tas vederbörlig hänsyn till slutsatserna från Europaparlamentets tillfälliga utskott MARE, som tillsattes efter olyckan med fartyget Prestige. Förslaget innebär särskilt en stärkt tillträdesförbudsordning, eftersom denna kommer att omfatta alla kategorier av fartyg och det införs en minimiperiod under vilken tillträdesförbudet ska gälla. Dessutom föreslås ett definitivt tillträdesförbud för fartyg som redan har fått tillträdesförbud två gånger och kvarhålls på nytt. Kommissionen föreslår också offentliggörande av svarta listor över rederier med låg säkerhetsprestanda.

När det gäller de tekniska aspekterna stöder sig förslaget på sakkunnigarbetet inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU).

4. KOMMISSIONENS YTTRANDE ÖVER EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGAR

4.1. Ändringar som godtas av kommission

4.1.1. Ändringsförslag som godtas i sin helhet

Kommissionen kan godta ändringsförslagen 1, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 16, 26, 30, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 45 och 51.

4.1.2. Delvis godtagna ändringsförslag

Det allmänna syftet med ändringsförslag 15 som förtydligar direktivets tillämpningsområde när det gäller fartyg som ligger för ankar är godtagbart. Vissa delar kan dock inte godtas i sin nuvarande utformning. Detta gäller särskilt bestämmelserna om de undantag från direktivet som ska gälla för medlemsstater utan havshamn, eftersom dessa inte kan omfattas av ett föreskrivande förfarande. Det rör sig om väsentliga delar av rättsakten, och måste därför fastställas i själva rättsakten.

När det gäller frågan om den flexibilitet avseende inspektionsplikten som beviljas medlemsstaterna, innehåller ändringsförslagen 19, 22 och 24 relevanta förtydliganden som kommissionen kan godta. Ett inspektionssystem som fungerar helt utan flexibilitet är dock inte godtagbart. Ett visst mått av flexibilitet är nödvändigt med hänsyn till de olika verksamhetsanknutna situationer som kan uppstå, och det krävs flexibilitet för att garantera att de inspektioner som ska utföras fördelas lika mellan medlemsstaterna, så att det kollektiva målet på 100 % inspektioner kan uppnås.

När det gäller tillträdesförbudet i medlemsstaternas hamnar tillämpas, enligt ändringsförslag 31, reglerna för tillträdesförbud analogt för fartyg vars flagg tillhör en medlemsstat som förtecknas i Paris MoU:s svarta respektive grå lista, och ändringen följer i detta kommissionens ursprungliga förslag. Kommissionen har dock godtagit rådets gemensamma ståndpunkt, enligt vilken ett mindre ofördelaktigt system föreskrivs för fartyg som är upptagna på den grå listan.

Ändringsförslag 28 som innebär att det föreskrivande förfarandet med kontroll ska tillämpas för att definiera vissa kriterier i fartygens riskprofil kan inte godtas, med undantag för vissa delar som redan omfattas av det föreskrivande förfarandet.

Ändringsförslagen 25 och 50 som syftar till att ålägga fartyg som genomgått en utökad inspektion att anmäla sin ankomst till en hamn är godtagbara, med undantag för det överdrivna och onödiga kravet att meddela uppgifter om alla hamnar som fartyget tidigare anlöpt. Genom ändringsförslag 4 stryks det skäl som införts av rådet och som rör hamnmyndigheternas överföring av denna information till hamnstatens inspektörer, under förutsättning att dessa myndigheter har tillräckliga resurser. Reservationen med avseende på resurserna kan strykas, men resten av skälet bör kvarstå.

Ändringsförslag 33, som i princip är kan godtas, kräver att de behöriga myndigheterna gör en inledande bedömning av inkomna klagomål. Det kompletterande kravet på att klagomålet måste vara skäligt, konkret och välgrundat, utgör emellertid en överdriven begränsning av rätten att framställa klagomål.

Syftet med ändringsförslag 43 rörande kommissionens översyn av genomförandet av direktivet kan godtas. Den frist på 18 månader som tilldelas kommissionen för att utvärdera direktivets tillämpning är i högsta grad otillräcklig. Huvuddelen av detta arbete kommer att bestå i att i grunden undersöka hur dessa mekanismer påverkar det kollektiva målet att inspektera alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar. Inspektionsdata kommer att samlas in och analyseras över en representativ tidsperiod. Det krävs minst 36 månader för att göra en ordentlig utvärdering.

Ändringsförslagen 2 och 17 innehåller delar av förslaget till direktiv om fartygsägares skadeståndsansvar. Detta är ett förslag till direktiv som ingår i det tredje åtgärds paketet för sjösäkerhet och som rådet ännu inte nått en överenskommelse om. Kommissionen kan godta dessa ändringar. De innehåller emellertid även nya punkter som syftar till fullständig ersättning för skada i enlighet med principen att förorenaren betalar, vilka inte kan tas med i sin nuvarande form. Kommissionen noterar att rådet vid sitt möte den 9 oktober 2008 nådde samförstånd rörande förslaget till direktiv om fartygsägares finansiella säkerheter för sjörättsligt skadeståndsansvar.

4.1.3. Ändringsförslag som godtas i princip och/eller under förutsättning att de omformuleras

Definitionerna av begreppen klagomål (ändring 11) och av inspektionsdatabas (ändring 13) kan godtas efter redaktionella ändringar.

Ändringsförslagen 27 och 49 som beskriver de faktorer som ingår i riskprofilen och tillämpningsområdet för utökade inspektioner är godtagbara, men bör omformuleras (ordet *shall* bör ersättas med *are*: det handlar inte om krav utan endast om en faktisk beskrivning).

Ändringsförslag 34 som kräver att inspektörerna informerar hamnmyndigheterna om att ett fartyg kvarhålls är i princip godtagbart, men bör omformuleras för att passa in i det mer övergripande samarbetet mellan hamnstatens kontrollmyndigheter och hamnmyndigheterna.

Kommissionen stöder syftet med ändringsförslag 35, som främjar samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller överklaganden av beslut om kvarhållande eller tillträdesförbud, men anser att det borde vara tillräckligt att nämna detta syfte i ett skäl.

Ändringsförslag 41 som avser överföring till inspektionsdatabasen av uppgifter om fartygens ankomst- och avgångstider är godtagbart, men tidsfristen för överföringen förefaller överdrivet kort.

4.2. Ändringsförslag som kommissionen inte kan godta

Ändringsförslag 8 : Kommissionen har godtagit den gemensamma ståndpunkten för begreppet inspektionssystem snarare än en inspektionsordning.

Ändringsförslag 9, som inför en definition av hamn är inte godtagbart. Definitionen behövs inte och är dessutom inte anpassad eftersom den även omfattar landsidan av hamnen.

Ändringsförslagen 10 och 23 innebär att möjligheten för medlemsstaterna att välja att inte utföra inspektioner nattetid avskaffas. Kommissionen stöder inte detta. Sådan flexibilitet är nämligen nödvändig med tanke på problem rörande genomförbarheten och även personalens säkerhet under nattinspektioner.

Ändringsförslag 18 som integrerar samtliga anlopp till ankarplatser i beräkningsunderlaget för antalet inspektioner som ska utföras av varje medlemsstat är inte godtagbar, eftersom det skulle innebära en alltför tung börda för medlemsstaterna i fråga om obligatoriska inspektioner.

Ändringsförslagen 20 och 21 innebär att kompensationsmekanismer som införs genom den gemensamma ståndpunkten i syfte att skapa jämvikt i inspektionsvolymen mellan medlemsstater tas bort. Förslagen är inte godtagbara eftersom de skulle öka den nuvarande obalansen inom gemenskapen. Utan en sådan mekanism skulle vissa medlemsstater få en mycket tung inspektionsbörda, medan andra, på grund av den typ av trafik som bedrivs, skulle få svårigheter att uppfylla inspektionskvoten.

Ändringsförslag 37 tvingar fartyg som inte kan åtgärda sina brister i inspektionshamnen att direkt fortsätta, dvs. utan att göra uppehåll, till närmast lämpliga reparationsvarv. Detta är ett överdrivet krav som även kan innebära säkerhetsproblem, till exempel i det fall ett uppehåll på vägen är nödvändigt för att lossa en farlig last som finns ombord på fartyget.

Ändringsförslag 46 gör det möjligt att inspektera lågriskfartyg från och med 30 månader i stället för 36 månader. Denna ändring innebär att man avlägsnar sig från kommissionens mål att belöna kvalitetsfartyg genom att minska inspektionsfrekvensen avseende lågriskfartyg.

Kommissionen godtar inte ändringsförslagen 47 och 48 som innebär att det blir obligatoriskt att inspektera fartyg som inte anmält sin ankomst till hamn samt fartyg där samtliga brister inte åtgärdats. Förslagen skulle leda till att antalet obligatoriska inspektioner från de behöriga myndigheternas sida skulle öka väsentligt på ett sätt som vore svårt att hantera.

5. SLUTSATSER

I enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget ändrar kommissionen sitt förslag på det sätt som redovisas ovan.