

— I forslaget artikel 20 ophæves Rådets beslutning 73/391/EØF. I bilag III til forslaget omtales imidlertid også Rådets beslutning 76/641/EØF under overskriften »Ophævet beslutning med ændringer«. For fuldstændighedens skyld bør man i forslaget artikel 20 derfor også ophæve ændringen i medfør af beslutning 76/641/EØF.

2.6 Endvidere bør der sættes særlig fokus på oversættelsernes korrekthed, da det i modsat fald kan føre til retsikkerhed og forkert anvendelse.

Bruxelles, den 30. juni 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift i Fællesskabet«

KOM(2003) 767 endelig — 2003/0291 (COD)

(2004/C 302/05)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 13. januar 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Anna Bredima-Savopoulou til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 10. maj 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 410. plenarforsamling den 30. juni og 1. juli 2004, mødet den 30. juni, følgende udtalelse med 155 stemmer for, 2 imod og 4 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1 Den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden) blev vedtaget af IMO (Den Internationale Søfartsorganisation) i 1979 som redskab til at fremme udbredelsen af en sikkerhedskultur og større miljøbevidsthed inden for skibsfarten. I 1994 besluttede IMO at gøre ISM-koden obligatorisk gennem indføjelser af et kapitel IX om »Sikker skibsdrift« i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (Solas).

1.2 Den obligatoriske gennemførelse af koden blevet delt i to faser. Fra den 1. juli 1998 blev koden obligatorisk for rederier, der har passagerskibe, olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe og bulkskibe med en bruttotonnage på 500 og derover i international fart. Fra den 1. juli 2002 blev ISM-koden obligatorisk for rederier, der har andre lastskibe med en bruttotonnage på 500 og derover i international søfart.

1.3 Efter Estonia-katastrofen blev det på EU-plan besluttet at fremskynde gennemførelsen af ISM-koden for ro-ro-passagerfærger i international fart og indenrigsfart til den 1. juli 1996 i henhold til forordning (EF) 3051/95 af 8.12.1995⁽¹⁾. I sin udtalelse herom bifaldt EØSU de foreslåede foranstaltninger og støttede Kommissionens initiativ⁽²⁾.

1.4 Forordningen er blevet ændret ved to lejligheder: a) ved forordning 179/1998⁽³⁾ om ensartet gennemførelse af ISM-kodens dokumenter og certifikater for færger i fart i Europa og b) ved forordning 1970/2002⁽⁴⁾, der tager højde for IMO's senere ændringer af ISM-koden. Kommissionens forordning trådte i kraft den 26. november 2002.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger, EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14.

⁽²⁾ EFT C 236 af 11.9.1995, s. 42.

⁽³⁾ EFT L 19 af 24.1.1998, s. 35.

⁽⁴⁾ EFT L 302 af 6.12.2002, s. 3.

2. Kommissionens forslag

2.1 Da forordning (EF) nr. 3051/95 blev vedtaget, erklærede medlemsstaterne og Europa-Parlamentet, at anvendelsen af ISM-koden på ro-ro-passagerfærger var højeste prioritet, men også at det blot var det første af en række initiativer til forbedring af sikkerheden til søs.

2.2 Det her behandlede forordningsforslag er af en mere generel art. Forordningen skal træde i stedet for forordning (EF) nr. 3051/95, og hovedformålet med den er at sikre en korrekt og stringent harmoniseret gennemførelse af koden i alle medlemsstaterne og tiltrædelseslandene. Ifølge forordningen skal de allerede indførte ISM-regler for ro-ro-færger i fast rute-fart til og fra europæiske havne, uanset hvilket flag de fører, fortsat gælde parallelt.

2.3 Forordningens anvendelsesområde dækker alle rederier med et eller flere skibe af følgende typer i søfart:

- lastskibe i international fart og indenrigsfart, som fører en medlemsstats flag;
- passagerskibe i international fart, som fører en medlemsstats flag;
- passagerskibe i indenrigsfart i klasse A og B som defineret i artikel 4 i direktiv 98/18/EF, uanset hvilket flag de fører;
- ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast ro-ro-passagerrute-fart til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører; og
- lastskibe, der udfører cabotagesejlads på føderuter til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører.

2.4 Forordningens indhold bygger på bestemmelserne i kapitel IX i Solas og finder anvendelse på alle skibe, der er omfattet af Solas-konventionen og fører en medlemsstats flag, selv om de er i indenrigsfart. For passagerskibe i indenrigsfart gælder bestemmelserne dog kun for de skibe, hvis rute er længere fra kysten end 5 sømil, men uanset, hvilket flag de fører.

2.5 Rederier, der driver et eller flere af ovennævnte skibe, skal opfylde kravene i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden), som er gengivet i afsnit I i bilaget til forordningen. Medlemsstaterne skal følge retningslinjerne for certificeringsprocessen (bestemmelser for administrationernes gennemførelse af ISM-koden) som beskrevet i afsnit II i bilaget til forordningen.

3. Generelle bemærkninger

3.1 ISM-koden er et af de vigtigste fremskridt, som IMO har gjort inden for sikkerhed til søs, eftersom den danner ramme for en effektiv gennemførelse af IMO-konventioner. EØSU's holdning, som den er blevet udtrykt i tidligere udtalelser, er, at forordning 3051/95 har tjent et nyttigt formål ved at fremskynde gennemførelsen af ISM-koden for ro-ro-passagerskibe med to år samt udbrede anvendelsesområdet til også at omfatte sådanne skibe i indenrigsfart.

3.2 EØSU gør opmærksom på, at når det gælder rederier med passager- og fragtskibe i international fart, er målet allerede nået, eftersom forpligtelsen til at overholde ISM-koden stammer fra Solas-konventionen. På samme måde er målet opfyldt ved gennemførelsen af forordning 3051/95 for rederier, der driver passagerskibe i indenrigsfart.

3.3 Kommissionen begrundet først og fremmest sit forslag med, at omsætningen af hele ISM-koden og de relevante IMO-retningslinjer i EU-lovgivning vil fremme en effektiv gennemførelse af ISM-koden i Fællesskabet. EØSU er enig i denne begrundelse og støtter fuldt ud målsætningen i det omfang, den vedrører skibe, som allerede er omfattet af ISM-koden. Hvad angår spørgsmålet, om en udvidelse af forordningens anvendelsesområde til også at omfatte andre skibe vil være en gevinst, har EØSU dog følgende bemærkninger:

3.3.1 Initiativet til ISM-koden kom fra søfarterhvervet selv. Den var tænkt som et frivilligt instrument til at højne kvaliteten inden for shipping. Erfaringerne med den obligatoriske generelle gennemførelse af ISM-koden, der startede i 1998, har som forventet afsløret både stærke og svage sider. Det er almindelig anerkendt, at der er behov for bedre forståelse af kodens målsætninger hos alle, der er involveret i søfart (flagstater, klassifikationselskaber og rederier), for bedre relationer mellem dem, der udsteder ISM-certifikater, og for ensartede standarder for uddannelse af ISM-kodeauditører. Grundstenen i sikkerhedsstyring er engagement oppefra. I forbindelse med sikkerhed og forebyggelse af forurening handler det om engagement og motivation hos enkeltpersoner på alle niveauer, som er med til at forme slutresultatet. Hvis ikke søfartssektoren forstår målsætningerne, bliver ISM-koden reduceret til en ren akademisk øvelse, sådan som visse skeptikere har spået.

3.3.2 Risikovurdering er i dag en udbredt målsætning og et pålideligt redskab i forbindelse med overvejelser vedrørende sikkerhedsforbedringer. På den baggrund og, fordi der var et reelt behov, var den obligatoriske gennemførelse af ISM-koden i EU for færger i fast rute-fart mellem europæiske havne fuldt ud berettiget og prisværdig. Men af samme grund har spørgsmålet om gennemførelsen af retningslinjerne for de øvrige skibe i indenrigsfart med rette hidtil været overladt til de nationale myndigheder med henvisning til subsidiaritetsprincippet. EØSU har ikke kendskab til nogen national lovgivning, der udstrækker den obligatoriske gennemførelse af ISM-koden til andre skibe i indenrigsfart.

3.3.3 ISM-koden er beregnet på skibe i international fart, som det er vanskeligt at føre kontrol med for myndigheder og rederier. Derfor pålægger ISM-koden rederierne og deres skibe omfattende forpligtelser og kræver overholdelse af internationale konventioner og søfartsstandarder. Hertil kommer, at sikkerheden for fragtskibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart, reguleres i national lovgivning, så sådanne skibe kan geråde i en situation, hvor de vil skulle overholde bestemmelserne for fragtskibe i international fart.

3.3.4 Som forsvarer for bl.a. de små og mellemstore virksomheders interesser i Europa er EØSU foruroliget over den obligatoriske anvendelse af ISM-koden på små og mellemstore rederier, der udelukkende er i indenrigsfart. I lyset af ovenstående bør den foreslåede forordning tage højde for de tunge procedurer og de administrative omkostninger, som dens anvendelse indebærer for skibe i sådanne rederier påføres. Der er derfor brug for fleksibilitet i gennemførelsen og/eller der skal være mulighed for undtagelser.

4. Særlige bemærkninger

4.1 Artikel 3 — Anvendelsesområde

4.1.1 Det er EØSU's opfattelse, at undtagelsesbestemmelser af praktiske hensyn kan være nødvendige for små fragt- og passagerskibe i indenrigsfart, især hvor sådanne skibe drives af ejeren selv eller er under dennes direkte ansvar.

4.2 Artikel 4 — Krav til sikkerhedsstyring

4.2.1 De ovennævnte skibe vil i nogle tilfælde skulle overholde bestemmelserne for skibe i international fart. Efter EØSU's mening burde forordningen klart kræve ISM-kodens relevante basiskrav for sådanne skibe overholdt.

4.3 Artikel 5 — Certificering

4.3.1 EØSU støtter, at certificeringsprocessen gøres obligatorisk. Dette er det bedste argument for den nye forordning.

4.3.2 Med hensyn til stk. 2 og stk. 6 henledes opmærksomheden på, at overensstemmelsesdokumenterne og certifikater for sikker skibsdrift også kan udstedes af en myndighed på anmodning fra en flagstats administration.

4.3.3 EØSU finder, at artikel 5, stk. 4 og 9, bør afklares og afstemmes i forhold til ISM-kodens bestemmelser, eftersom de lægger unødvendige restriktioner og efterlader store uklarheder.

4.4 Artikel 7 — Beskyttelsesprocedure

4.4.1 Beskyttelsesproceduren inddrager ikke medlemsstaten eller flagstaten, som har udstedt overensstemmelsesdokumentet og som eventuelt kan få brug for at ophæve dets gyldighed eller trække det tilbage, som den burde.

4.5 Artikel 9 — Rapportering

4.5.1 I artiklen står, at Kommissionen udarbejder et harmoniseret format for rapporter, men der stilles ingen krav til, hvad de skal indeholde. Det bør gøres klart, om rapporteringen vedrører medlemsstaternes overholdelse af forordningen, dvs. af certificeringsprocedurerne, eller rederiernes og deres skibes overholdelse, hvilket kan godtgøres via flag- eller havnestatskontrol.

4.6 Artikel 13 — Ikrafttræden

4.6.1 I tråd med bemærkningerne til artikel 3 og 4 finder EØSU det berettiget med en overgangsperiode på et år for lastskibe og passagerskibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart.

5. Konklusioner

5.1 EØSU støtter, at hele ISM-koden og de relevante IMO-retningslinjer omsættes i EU-lovgivning gennem den foreslåede nye forordning, der skal træde i stedet for forordning 3051/95. Gevinsten ved udstrækningen af den foreslåede forordnings anvendelsesområde kan dog i realiteten blive begrænset, eftersom skibe i international fart og ro-ro passagerskibe i indenrigsfart allerede overholder ISM-koden.

5.2 EØSU gør opmærksom på, at erfaringerne med gennemførelsen af ISM-koden, der startede i 1998, har afsløret kodens stærke og svage sider. Alle inden for søfartserhvervet, der er involveret i gennemførelsen af ISM-koden bør forstå kodens målsætninger til fulde, ellers ender det bare som en akademisk øvelse. Behovet herfor er mere åbenlys for rederier og skibe, der hidtil har været undtaget fra ISM-koden.

5.3 Forslaget om at udstrække ISM-kodens anvendelsesområde til alle skibe i indenrigsfart må tages op til fornyet overvejelse ud fra hensynet til større fleksibilitet. Uden at det egentlig var tilsigtet, og hvad der er ude af proportion, vil de nye kategorier af skibe måske skulle overholde bestemmelserne for skibe i international fart, hvilket kan påføre dem prohibitive omkostninger, især når der er tale om skibe, der drives af ejeren selv eller er under dennes direkte ansvar. Certificeringsproceduren i forslaget til forordning bør ændres, så den ikke resulterer i unødige hindringer for små og mellemstore rederier i indenrigsfart. Derfor kan det blive nødvendigt med undtagelser eller, alternativt, krav om overholdelse af ISM-kodens relevante basiskrav for sådanne skibe.

Bruxelles, den 30. juni 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg