



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 25.07.1997
KOM(97) 416 slutlig

97/0215 (SYN)

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 95/21/EG om tillämpning av
internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende-
och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och
framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. Bakgrund

1.1. Den 19 juni 1995 antog ministerrådet rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)¹.

Såsom anges i artikel 1 i direktivet är dess syfte att åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg i de vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion.

I enlighet med nämnda direktiv skall alla medlemsstater inspektera en viss procent av de fartyg som anlöper dess hamnar, i syfte att kontrollera att de uppfyller de bestämmelser om sjösäkerhet och skydd av den marina miljön som anges i de viktigaste internationella konventionerna. I direktivet föreskrivs också att medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta om att utarbeta prioriteringar och system som gör det möjligt att på ett effektivare sätt identifiera fartyg som kan antas vara undermåliga.

1.2. Detta förslag till rådets direktiv har tre huvudsyften, nämligen att

- anpassa direktivet för att ta hänsyn till nyligen gjorda ändringar av de internationella konventioner som är tillämpliga enligt direktivet,
- fastställa särskilda förfaranden för de fall då fartyg saknar certifikat utfärdade i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens ISM-kod,
- underlätta anpassning av direktivet till den internationella lagstiftningens utveckling genom att tillämpa kommittéförfarandet.

2. Förslagets innehåll

2.1. Anpassning av direktivet

I artikel 2 i direktiv 95/21/EG föreskrivs att de angivna konventionerna tillsammans med protokoll till och ändringar av dessa konventioner och tillhörande koder med obligatorisk status som äger kraft då direktivet antas, dvs. den 19 juni 1995, skall beaktas vid tillämpningen av direktivet.

¹ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

Sedan dess har ett antal ändringar gjorts av nämnda internationella konventioner. Det handlar särskilt om ändringar i MARPOL-konventionen (ändrad 1992, 1994, 1995 och 1996), SOLAS-konventionen (nya kapitel X och IX, ändrad 1992, 1994 och 1995) och 1978 års STCW-konvention (konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning) som ändrades 1995. Genom den föreslagna ändringen av artikel 2 i direktiv 95/21/EG ändras datumet för ikraftträdande till den 1 juli 1998, som är det datum då SOLAS-konventionens nya kapitel IX träder i kraft internationellt. Då blir ISM-koden (internationella koden för säkerhet på fartyg och förhindrande av förorening) tvingande för vissa fartygskategorier.

2.2. Tillämpligt förfarande då ISM-certifikat saknas

I enlighet med regel 2 i kapitel IX i SOLAS-konventionen skall ISM-koden träda i kraft internationellt den 1 juli 1998 för

- passagerarfartyg, inklusive snabbgående passagerarfartyg²,
- olje-, kemikalie- och gastankfartyg, bulkfartyg och snabbgående lastfartyg med en bruttodräktighet på 500 ton eller mer.

ISM-koden är ett mycket viktigt instrument när det gäller att utveckla en strategi för att skapa en internationell sjösäkerhetskultur. I koden föreskrivs bland annat att företagen skall ställa upp säkerhetsmål samt inrätta, tillämpa och upprätthålla ett säkerhetssystem. Där föreskrivs också att de nationella myndigheterna skall kontrollera att ISM-kodens bestämmelser har följts, och utfärda intyg om överensstämmelse till företagen och säkerhetsintyg till fartygen.

I den nuvarande versionen av direktiv 95/21/EG hänvisas det redan till ISM-koden. Bland de certifikat och dokument som hamnstatens inspektör måste kontrollera i enlighet med artikel 6.1 i direktivet ingår intyget om överensstämmelse och säkerhetsintyget (se bilaga II, punkt 13). Det förslag till ändring som anges i 2.1 ovan innebär att de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för hamnstatskontroll får möjlighet att kontrollera tillämpningen av ISM-koden ombord på de berörda fartygen.

Inom internationell sjöfart är man dock skeptisk till om ISM-kodens bestämmelser verkligen kommer att kunna genomföras enligt tidsplan (1 juli 1998). I januari 1997 meddelade också företrädare för den internationella sammanslutningen för klassificeringssällskap (IACS) att endast 7 % av den fartygsflotta som omfattas av ISM-koden redan hade certifierats av en IACS-medlem. Även om man betänker att klassificeringssällskapen inte är de enda certifieringsorganen och att de nationella myndigheterna ibland påtar sig denna funktion, måste det ändå konstateras att den nuvarande graden av ISM-certifiering är mycket låg. Bland annat eftersom certifiering tar mycket tid i anspråk (i synnerhet genomförandet av kontroller) kan man nog räkna

² I gemenskapen gäller rådets förordning (EG) nr 3051/95 (EGT L 320, 30.12.1995, s. 14) där det föreskrivs ett tvingande och påskyndat genomförande av ISM-koden från och med den 1 juli 1996 för alla ro-ro-passagerarfartyg, oavsett flagg, som bedriver trafik till eller från gemenskapens hamnar.

med att ett stort antal företag och fartyg inte kommer att förfoga över ISM-certifikat vid den föreskrivna tidpunkten.

Därför måste gemenskapen agera kraftfullt och vidta nödvändiga åtgärder för att informera världens sjöfart om att alla gemenskapens medlemsstater från den 1 juli 1998 kommer att kontrollera att ISM-kodens bestämmelser är uppfyllda. Denna hållning ligger också helt i linje med Internationella sjöfartsorganisationens uttalande att det inte kan bli tal om att förlänga den tidsfrist som anges i regel 2, kapitel IX i SOLAS-konventionen.

Från och med den 1 juli 1998 kommer kontrollen av efterlevnaden av ISM-kodens bestämmelser att utföras enligt gängse regler och förfaranden för hamnstatskontroll, i enlighet med direktiv 95/21/EG och avtalsmemorandumet om hamnstatskontroll, i vilket gemenskapens medlemsstater är avtalsparter. Vid det senaste mötet för kommittén för Parisavtalet om hamnstatskontroll beslutades det bland annat om en intensifierad inspektionskampanj under tre månader efter den 1 juli 1998, i syfte att kontrollera att ISM-kodens bestämmelser följs.

Avsaknaden av certifikat ombord är dock en synnerligen allvarlig situation som kräver att kraftfulla åtgärder vidtas. Syftet med detta förslag till ändring av direktivet är således att fastställa ett särskilt förfarande för de fall då ISM-certifikat saknas.

Den förväntade förseningen i tillämpningen av ISM-koden innebär att en strikt tillämpning av traditionella kontrollförfaranden kommer att leda till att ett stort antal fartyg kvarhålls i europeiska hamnar. En sådan situation vore oacceptabel för flertalet berörda hamnar, både ur ekonomisk synpunkt med tanke på de många kajplatser som blockeras och ur säkerhetssynpunkt med tanke på den trängsel som kommer att uppstå i hamnarna.

Det måste därför vara möjligt att häva sådant kvarhållande av fartyg som normalt sett skall ske då ISM-certifikat saknas, så att fartyget kan lämna hamnen och åtgärda problemet. Givetvis får kvarhållandet hävas endast under förutsättning att det inte föreligger andra allvarliga brister som motiverar kvarhållande av fartyget.

De fartyg som av hamnstatens ansvariga kontrollmyndighet fått tillåtelse att lämna hamnen skall uppfylla kraven i ISM-koden och skall vägras tillträde till övriga gemenskapshamnar tills ägaren eller den som ansvarar för fartygstransporten kan bevisa för myndigheten i den medlemsstat där kvarhållandet skedde att fartyget förfogar över giltiga certifikat utfärdade i enlighet med ISM-koden.

2.3. Ändrat tillämpningsområde för kommittéförfarandet

Med det förfarande som fastställs i artikel 19 b i direktiv 95/21/EG kan den kommitté, som inrättades genom artikel 12 i direktiv 93/75/EEG, endast användas vid uppdatering av bilagorna med avseende på ändringar som trätt i kraft i berörda internationella organisationers konventioner, protokoll, koder och resolutioner samt i avtalsmemorandumet.

Därför kan en uppdatering av själva direktivet, till exempel den som anges i punkt 2.1 ovan, som inte är begränsad till bilagorna endast ske genom ett förslag till rådets direktiv.

Med hänsyn till att syftet med hamnstatskontroll är att kontrollera efterlevnaden av ett stort antal internationella konventioner, koder och resolutioner, och att dessa ständigt ändras inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen, föreslås det att förfarandet i artikel 19 i direktivet skall kunna tillämpas på hela direktivet och inte enbart på dess bilagor.

Rådets direktiv 97/.../EG om ändring av direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget,

med beaktande av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)¹, och

med beaktande av följande:

1. I artikel 2.1 i direktiv 95/21/EG definieras internationella konventioner som de konventioner som var i kraft då direktivet antogs.
2. Efter antagandet av direktiv 95/21/EG har ändringar av konventionerna SOLAS 74, Marpol 73/78 och STCW 78 trätt i kraft, och dessa ändringar bör kunna tillämpas inom ramen för direktivet.
3. I den internationella koden för säkerhet på fartyg och förhindrande av förorening (ISM-koden), som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen den 4 november 1993, föreskrivs ett säkerhetssystem som kan tillämpas såväl ombord på fartyg som på land av det företag som ansvarar för fartygets drift, och som kan kontrolleras av myndigheterna i det land där företaget är verksamt.
4. ISM-koden utgör ett viktigt bidrag till sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön i gemenskapens vatten.
5. Syftet med rådets förordning (EG) nr 3051/95 av den 8 december 1995 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg)² är att få till stånd en tvingande och påskyndad tillämpning av ISM-kodens bestämmelser på alla ro-ro-fartyg, oavsett flagg, som anlöper eller avgår från europeiska hamnar.

¹ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

² EGT L 320, 30.12.1995, s. 14.

6. ISM-koden träder i kraft internationellt den 1 juli 1998 för alla passagerarfartyg, olje- kemikalie- och gastankfartyg, bulkfartyg och snabbgående lastfartyg med en bruttodräktighet på 500 ton eller mer.
7. Företag och myndigheter i flera flaggstater är sena med att genomföra ISM-kodens bestämmelser internationellt, vilket är mycket bekymmersamt för sjösäkerheten och miljöskyddet.
8. Det är nödvändigt att på gemenskapsnivå intensifiera kontrollåtgärderna för att kunna tillämpa ISM-kodens bestämmelser så snart de trätt i kraft. Åtgärderna bör inbegripa kvarhållande av alla fartyg som saknar certifikat utfärdade enligt ISM-koden.
9. Om det inte föreligger andra allvarliga missförhållanden som motiverar kvarhållande av ett fartyg bör den berörda medlemsstaten ha rätt att häva kvarhållandet. Fartyget i fråga bör emellertid kunna vägras tillträde till gemenskapens hamnar så länge certifikat inte har utfärdats på ett giltigt sätt i enlighet med ISM-koden.
10. Det bör vara möjligt att genom ett förenklat förfarande ändra direktiv 95/21/EG för att beakta ändringarna i de internationella konventioner och det avtalsmemorandum (MOU) som anges i artikel 2. Det förfarande som föreskrivs i artikel 18 i direktivet tycks vara det lämpligaste för att införa ändringarna. Artikel 19 bör kompletteras i enlighet därmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 95/21/EG ändras på följande sätt:

1. I artikel 2.1 skall ” som äger kraft när detta direktiv antas” ersättas med ”som äger kraft den 1 juli 1998”.
2. Följande artikel 9a skall läggas till:

”Artikel 9a

Tillämpligt förfarande då ISM-certifikat saknas

1. Om det vid inspektion framkommer att kopia saknas av intyget om överensstämmelse eller av det certifikat som utfärdats i enlighet med den internationella koden för säkerhet på fartyg och förhindrande av förorening (ISM-koden), skall den behöriga myndigheten se till att fartyget kvarhålls.
2. Även om de dokument som avses i punkt 1 saknas får den behöriga myndigheten tillåta att fartyget lämnar hamnen, om det vid inspektion inte upptäcks några andra brister som motiverar kvarhållande. När ett sådant beslut fattas skall den behöriga myndigheten omedelbart underrätta de andra medlemsstaternas behöriga myndigheter.

3. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att alla fartyg, som tillåts lämna en hamn i en medlemsstat under de omständigheter som anges i punkt 2, vägras tillträde till alla gemenskapshamnar till dess att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten kan bevisa för den medlemsstat som beslutat om kvarhållandet att fartyget förfogar över giltiga certifikat utfärdade i enlighet med ISM-koden.”

3. I artikel 19 skall följande punkt läggas till:

”c) se till att senare ändringar av de internationella konventioner och det avtalsmemorandum (MOU) som anges i artikel 2.1 och 2.2 kan tillämpas inom ramen för direktivet när ändringarna trätt i kraft.”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 1998. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

ISSN 1024-4506

KOM(97) 416 slutlig

DOKUMENT

SV

07 04 05 14

Katalognummer : CB-CO-97-421-SV-C

ISBN 92-78-23717-5

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg

9