

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.6.2008  
KOM(2008) 208 slutlig

2005/0238 (COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET**

**enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget**

**beträffande**

**rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets  
direktiv om hamnstatskontroll (omarbetning)**

(framlagt av kommissionen)

## **MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET**

**enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget**

**beträffande**

**rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll (omarbetning)**

### **1. BAKGRUND**

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet [dokument KOM(2005) 588 slutlig – 2005/0238 (COD)]:	24 januari 2006
Datum för Regionkommitténs yttrande:	15 juni 2006
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	13 september 2006
Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet:	25 april 2007
Datum för överlämnande av det ändrade förslaget:	[...]
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten:	[...]

### **2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG**

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.

Utöver den nödvändiga konsolideringen av direktivet för att få en enhetlig text planerar kommissionen en grundläggande reform av det nuvarande systemet för hamnstatskontroll, så att denna kan inriktas på fartyg som inte uppfyller normerna och därför utsätter EU-flottan för illojal konkurrens.

Ändringen har följande två mål: Dels ersätter den det individuella målet för varje medlemsstat att kontrollera 25 % av fartygen med det kollektiva målet på unionsnivå att kontrollera samtliga fartyg. Det andra målet är att fartyg med hög riskprofil ska kontrolleras oftare. Som det ser ut idag slinker allt för många fartyg som inte uppfyller normerna genom nätet. Det nya systemet gör det möjligt att undvika detta samtidigt som kvalitetsfartygen belönas genom färre kontroller. Detta kommer också att leda till att resurserna kan utnyttjas bättre.

Fartyg som inte uppfyller normerna och som bara transiterar genom EU:s vatten utan att göra uppehåll i någon hamn utgör en särskild risk. Därför har kommissionen också för avsikt att skärpa inspektionerna för fartyg som ligger för ankar till havs.

Kommissionen föreslår också en starkt tillträdesförbudsordning genom att låta den omfatta alla kategorier av fartyg och genom införande av en minimiperiod under vilken tillträdesförbudet ska gälla. Den föreslår dessutom ett definitivt tillträdesförbud för fartyg som redan har fått tillträdesförbud två gånger och kvarhålls för tredje gången. 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).

### **3. KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN**

De viktigaste principer och förfaranden som kommissionen föreslår för genomförandet av den nya inspektionsordningen får i allmänhet rådets stöd i den gemensamma ståndpunkt som antogs med enhällighet (Malta avstod). Rådet stöder denna nya ordning som innebär hundraprocentig kontroll av fartygen, men med prioritering av de fartyg som är i mindre gott skick.

Kommissionen ställer sig bakom den strategi som rådet väljer i fråga om flexibiliteten i den nya inspektionsordningen. Faktum är att det krävs en sådan mekanism för att den nya ordningen ska kunna fungera tillräckligt smidigt. När det gäller det tillåtna taket för uteblivna kontroller anser kommissionen emellertid att en procentsats för utebliven kontroll på 5 % är ett realistiskt scenario. Denna procentsats är också vad kommissionen föreslår och den föreskrivs för övrigt redan i det nuvarande direktivet. Kommissionen kan alltså inte godta att den höjs till 10 % för fartyg med låg eller medelhög riskprofil, som rådet föreslår. Detta skulle leda till ett försvagande av det främsta målet med den nya inspektionsordningen, dvs. att inspektera alla fartyg som anlöper EU:s hamnar.

Rådet har dock fjärmat sig väsentligt från kommissionens förslag på en viktig punkt genom att avskaffa det definitiva tillträdesförbudet och ersätta det med ett tidsbegränsat förbud som kan hävas efter 36 månader om vissa kriterier är uppfyllda. Kommissionen kan inte ge rådet sitt stöd på denna punkt.

Rådets behandling av frågan om inspektioner när fartyg ligger för ankar utanför hamnarna är också problematisk, om än i mindre utsträckning. Faktum är att rådet inte velat låta fartyg som ligger för ankar utanför hamnarna omfattas av direktivets tillämpningsområde och begränsar sig till att hänvisa till begreppet hamnarnas jurisdiktion. Den av rådet föreslagna konstruktionen riskerar att tolkas på olika sätt och olika restriktivt beroende på medlemsstat och kan eventuellt leda till att bestämmelsen förlorar sin mening. Kommissionen anser nämligen att det är nödvändigt att kunna inspektera fartyg som ligger för ankar. Detta önskade för övrigt också rådet efter olyckan med fartyget Prestige. Fartyg som inte uppfyller normerna och som bara transiterar genom EU:s vatten utan att göra uppehåll i någon hamn utgör en särskild risk. En kontroll av förankrade fartyg utförd av hamnstaten kan vara det enda sättet att kontrollera dessa fartyg.

#### **4. NÄRMARE KOMMENTARER FRÅN KOMMISSIONEN**

##### **4.1. Ändringsförslag som godtagits av kommissionen och som helt eller delvis förts in i den gemensamma stånpunkten**

Ändringarna 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 utgör ändamålsenliga förtydliganden av kommissionens förslag, särskilt på det tekniska planet. De bestämmelser i det nuvarande inspektionssystemet som blivit överflödiga har strukits samtidigt som föreskrifterna i det nya inspektionssystemet förtydligas ytterligare. Hänsyn har också tagits till utvecklingen i fråga om det sakkunnigarbete rörande hamnstatskontroll som ägt rum inom ramen för Paris MOU.

##### **4.2. Ändringsförslag som godtagits av kommissionen men som inte tagits med i den gemensamma stånpunkten**

Ändringarna 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 utgör i kommissionens ögon ändamålsenliga förtydliganden av förslagstexten. Den beklagar dock att rådet inte har tagit med dessa ändringar i sin gemensamma stånpunkt.

Genom ändring 17 infördes en definition av hamnar som (med hjälp av en minimal ändring av definitionens innehåll) gjorde det möjligt att i direktivets tillämpningsområde inbegripa fartyg som ligger för ankar.

Ändring 54, slutligen, rörande tillträdesförbud och mer specifikt definitivt tillträdesförbud fick stöd av kommissionen.

##### **4.3. Ändringsförslag som förkastats av kommissionen och som inte tagits med i den gemensamma stånpunkten**

Ändring 73 är inte nödvändig med tanke på att den inför en hänvisning till de uppgifter som ska utföras av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, trots att dessa redan beskrivs tillräckligt utförligt i förordning nr 1406/2002 rörande denna byrå.

Ändring 91 om att minska inspektionsintervallet för lågriskfartyg från 24/36 till 24/30 månader är inte förenligt med det allmänna syftet med kommissionens förslag, dvs. att för kvalitetsfartygen minska den börda som följer av dessa inspektioner.

Den del av ändringarna 34, 36 och 37 som rör de metoder som ska användas för att fördela inspektionerna mellan medlemsstaterna godtas inte, eftersom den utesluter alla möjligheter att använda en flexibel strategi för genomförandet av inspektionerna. En sådan strategi är emellertid nödvändig för att det nya inspektionsordningen ska kunna fungera.

#### **5. SLUTSATSER**

Kommissionen noterar rådets gemensamma stånpunkt som antagits med enhällighet och som varken ändrar det allmänna innehållet, målen eller andemeningen i förslaget, samtidigt som den erinrar om att den själv intar en annan hållning på flera punkter. Detta gäller t.ex. i fråga om avskaffandet av det definitiva tillträdesförbudet som i stället skulle ersättas med ett tidsbegränsat förbud och, i mindre utsträckning, i fråga om rådets strategi för inspektioner av

fartyg som ligger för ankar samt i fråga om ökningen från 5 till 10 % av det tillåtna antalet uteblivna inspektioner.