

II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Kommissionens tillkännagivande

Riktlinjer för kontroll av efterlevnad av kraven enligt EU:s förordning om återvinning av fartyg med
avseende på förteckningen över farliga material för fartyg som framförs på europeiska vatten

(2020/C 349/01)

Inledning

Från och med den 31 december 2020 kräver EU:s förordning om återvinning av fartyg ⁽¹⁾ att alla existerande EU-flaggade fartyg och icke EU-flaggade fartyg som anlöper en europeisk hamn eller ankarplats ombord medför en förteckning över farliga material med ett lämpligt intyg om överensstämmelse.

Kommissionen har mottagit rapporter från berörda aktörer inom branschen om att covid-19-restriktionerna har lett till betydande svårigheter med att inspektera fartyg och att ta fram certifierade förteckningar över farliga material. Åtgärderna vid nedstängningen och de långtgående reserestriktioner som införts för att begränsa covid-19 har enligt uppgift först och främst förhindrat många fartygsägare (eller deras ombud) att ta fram förteckningar över farliga material, men har även hindrat flaggstatsinspektörer och erkända organisationer från att verifiera och certifiera förteckningar över farliga material.

Som en följd uppskattar branschaktörer att flera tusen fartyg förmodligen inte uppfyller kraven avseende förteckningar över farliga material och eventuellt inte har den nödvändiga certifieringen före slutdatumet den 31 december 2020.

Mot bakgrund av de störningar som covid-19 orsakat är det eftersträvansvärt att ta fram gemensamma riktlinjer för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för EU:s hamnstatsmyndigheter vid fartygsinspektioner från och med den 1 januari 2021 när det gäller att kontrollera att kraven efterlevs.

Allmänna vägledande principer

Grundprincipen är att det huvudsakliga ansvaret för att kraven avseende förteckningen över farliga material uppfylls ligger hos fartygsägaren, och myndigheterna i EU-hamnstaterna ansvarar för att övervaka att dessa rättsliga krav uppfylls.

Det kan dock vara nödvändigt att beakta de exceptionella omständigheter som covid-19-krisen medfört i samband med medlemsstaternas kontroll av att kraven efterlevs i fall då dessa omständigheter tillfälligt gör det omöjligt eller orimligt svårt att uppfylla kraven.

På grund av sambandet med proportionalitetsprincipen ⁽²⁾ kan force majeure betraktas som en allmän princip i EU-lagstiftningen, som kan åberopas även i avsaknad av uttryckliga bestämmelser ⁽³⁾. Gällande innehållet i begreppet *force majeure* definierar EU-domstolens rättspraxis begreppet på följande sätt:

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (EUT L 330, 10.12.2013, s. 1).

⁽²⁾ Fastställt redan i kommissionens tillkännagivande från 1988 om force majeure i EU:s jordbrukslagstiftning, C(88) 1696 (EGT C 259, 6.10.1988, s. 10).

⁽³⁾ Se mål 71/87, Inter-Kom, EU:C:1988:186, punkterna 10–17, och mål C-12/92, Huygen m.fl., EU:C:1993:914, punkt 31, upprepat av Europeiska unionens tribunal speciellt i mål T-220/04, Spanien mot kommissionen, EU:T:2007:97, punkterna 165–172. Se även avgörandet av generaladvokat Trstenjak i mål C-101/08: Audilux, EU:C:2009:410, punkt 71.

”Enligt domstolens fasta praxis ska force majeure-begreppet, såsom det fastställts inom olika unionsrättsliga områden, i allmänhet anses åsyfta onormala och oförutsebara omständigheter, som den som åberopar det inte kan kontrollera och vars följder, trots iakttagandet av all vederbörlig omsorg, inte hade kunnat undvikas” (4).

I detta specifika fall gällande efterlevnad av krav enligt EU:s förordning om återvinning av fartyg kan dock ingen automatisk hänvisning till force majeure-begreppet tillämpas.

I detta sammanhang uppmanas medlemsstaterna att noggrant bedöma de särskilda omständigheterna för varje fartygsägare och i vilken utsträckning denna rättspraxis kan vara tillämplig.

I sin bedömning uppmanas varje medlemsstat att beakta längden av perioden mellan det att förordningen om återvinning av fartyg trädde i kraft och slutdatumet för uppfyllandet av kraven avseende förteckningen över farliga material och att överväga om och i vilken mån denna tidsperiod användes av fartygsägaren i fråga för att förbereda sig för att uppfylla kraven.

Det bör påminnas om att Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) i oktober 2019 gav ut riktlinjer för inspektioner som utförs av EU:s hamnstat för att kontrollera att bestämmelserna i förordningen om återvinning av fartyg (5) efterlevs. Syftet med Emsas riktlinjer är att hjälpa medlemsstaterna och deras utsedda inspektörer att uppfylla kraven enligt förordningen om återvinning av fartyg och direktivet om hamnstatskontroll (6) i samband med inspektioner som omfattar de respektive kraven i dessa två rättsakter. Emsas riktlinjerna är ett icke-bindande referensdokument som innehåller både teknisk och förfarandemässig vägledning och således bidrar till att harmonisera genomförandet och efterlevnaden av bestämmelserna i förordningen om återvinning av fartyg och direktivet om hamnstatskontroll. Det rekommenderas därför allmänt att Emsas riktlinjer följs vid inspektioner i EU-hamnstaterna.

I detta sammanhang hänvisas specifikt till de allmänna övervägandena i Emsas riktlinjer (avsnitt 6.3.2) vad gäller efterlevnadsåtgärder i fall av överträdelse. Enligt Emsas riktlinjer bör inspektören om överträdelse [relaterade till återvinning av fartyg] konstateras besluta om nödvändiga åtgärder. Inspektören bör förvissa sig om att alla överträdelse relaterade till återvinning av fartyg som bekräftas eller avslöjas vid inspektionen blir eller kommer att bli åtgärdade i enlighet med förordningen [om återvinning av fartyg]. Emsas riktlinjer betonar vidare att inspektören bör använda professionellt omdöme för att besluta om nödvändiga åtgärder som ska vidtas vid identifierade överträdelse [relaterade till återvinning av fartyg]. Dessa allmänna vägledande principer bör också följas gällande alla identifierade överträdelse av kraven avseende förteckningen över farliga material som kan ha uppstått till följd av covid-19-krisen.

Specifika scenarier till följd av covid-19

Vid tillämpningen av förordningen om återvinning av fartyg kan EU:s hamnstatsmyndigheter komma att ställas inför två specifika covid-19-relaterade scenarier som kan kräva ett mer harmoniserat tillvägagångssätt i samband med inspektioner som bygger på de ovannämnda allmänna vägledande principerna. Det föreslås att detta harmoniserade tillvägagångssätt tillämpas under en begränsad tid på 6 månader efter att kraven avseende förteckningen över farliga material har börjat tillämpas för existerande EU-flaggade och icke EU-flaggade fartyg som anlöper EU-hamnar (dvs. till och med den 30 juni 2021).

1. Fartyg utan giltig förteckning över farliga material och/eller tillhörande intyg

I detta fall kan fartyget anlöpa en EU-hamn efter den 31 december 2020 utan att ombord medföra en giltig förteckning över farliga material och/eller tillhörande intyg (inventeringsintyg eller återvinningsintyg för EU-flaggat fartyg eller intyg om överensstämmelse för icke EU-flaggat fartyg), och fartygets ägare/befälhavare förklarar att överträdelsen beror på covid-19-situationen.

I alla sådana fall där det inte finns en giltig förteckning över farliga material och/eller nödvändiga intyg vilar bevisbördan på ägaren/befälhavaren, som måste tillhandahålla bevis för att alla möjliga åtgärder har vidtagits för att påbörja anskaffningen av det nödvändiga intyget. Sådana bevis för åtgärder för att uppfylla kraven kan inkludera t.ex. ett tjänstekontrakt för prover eller besiktning. Bevisen kan även inkludera en förklaring till varför det inte var möjligt att erhålla en sådan delvis ifylld förteckning över farliga material och tillhörande intyg som avses i avsnitt 2, inklusive bevis för att det varit omöjligt att uppfylla andra delar av certifieringen än inspektionen ombord. Inspektören ska sedan bestämma från fall till fall om bevisen är godtagbara baserat på de specifika omständigheterna för fartyget i fråga och på inspektörens professionella omdöme.

(4) Mål C-640/15, Vilkas, EU:C:2017:39, punkt 53.

(5) <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>

(6) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

Om inspektören bestämmer sig för att godta de bevis som framlagts av ägaren/befälhavaren, bör inspektören med avseende på inventeringsintyget eller intyget om överensstämmelse specificera att dokumenten bör fyllas i och godkännas inom fyra månader från inspektionen. Dessutom bör en varning utfärdas till fartyget, och resultatet av inspektionen bör registreras i fartygsåtervinningsmodulen i Thetis – EU.

Om dessa planer måste ändras efter inspektionen till följd av rese- eller tillträdesrestriktioner, måste ägaren/befälhavaren tillhandahålla tillräcklig skriftlig bevisning från inspektörerna att det inte varit möjligt att genomföra de ursprungliga planerna. Återigen ska den inspektör som genomför nästa inspektion bestämma från fall till fall om bevisen är godtagbara baserat på de specifika omständigheterna för fartyget i fråga och på inspektörens professionella omdöme.

För återvinningsintyget gäller att om inspektören godtar bevisen, bör fartygets ägare/befälhavare varnas om att återvinningsintyget måste anskaffas innan fartyget anländer till fartygsåtervinningsanläggningen. Eftersom återvinningsintyg är i kraft endast 3 månader, bör intyget fyllas i och godkännas vid tidigast möjliga tidpunkt innan fartyget inleder sin sista resa. Resultatet av inspektionen och varningen bör registreras i fartygsåtervinningsmodulen i Thetis – EU.

2. *Fartyg med en delvis ifylld förteckning över farliga material med tillhörande godkänt inventeringsintyg eller återvinningsintyg (för EU-flaggade fartyg) eller intyg om överensstämmelse (för icke EU-flaggade fartyg) som inte innefattar besiktning ombord (antingen riktad eller slumpmässig)*

I detta fall kan fartyget anlöpa en europeisk hamn eller ankarplats efter den 31 december 2020 med en förteckning över farliga material och tillhörande intyg ombord, men förteckningen har utarbetats på distans utan besiktning ombord. Denna situation kan uppstå om den besiktning ombord som skulle ha genomförts för att styrka förteckningen över farliga material inte kunde genomföras till följd av restriktioner för fartygsinspektion under covid-19-pandemin.

I alla sådana fall där ett intyg är baserat på en förteckning över farliga material utan besiktning ombord, bör förteckningen i princip inte godkännas eftersom den är ofullständig ⁽⁷⁾. Med beaktande av att det sedan mars 2020 har funnits få eller inga möjligheter för inspektörer att gå ombord på fartyg och genomföra besiktning, så kan en besiktning/prover på distans emellertid undantagsvis godkännas, om det finns bevis för att flaggstaten godkänt detta ⁽⁸⁾. Vidare måste det i detta fall även finnas dokumenterade planer och arrangemang ombord på fartyget som visar när det kan vara görligt för kvalificerade provtagare att fylla i förteckningen över farliga material med hänsyn till begränsningar orsakade av covid-19-pandemin. Inspektören ska sedan bestämma från fall till fall om bevisen är godtagbara baserat på de specifika omständigheterna för fartyget i fråga och på inspektörens professionella omdöme.

Om inspektören godtar de bevis som framlagts av ägaren/befälhavaren, bör inspektören med avseende på inventeringsintyget eller intyget om överensstämmelse specificera att förteckningen över farliga material bör fyllas i och godkännas inom fyra månader efter inspektionen. Dessutom bör en varning ges till fartyget, och resultatet av inspektionen och varningen bör registreras i fartygsåtervinningsmodulen i Thetis – EU.

Om dessa planer måste ändras efter inspektionen till följd av rese- eller tillträdesrestriktioner måste ägaren/befälhavaren tillhandahålla tillräcklig skriftlig bevisning från inspektörerna att det inte varit möjligt att genomföra de ursprungliga planerna. Återigen ska den inspektör som genomför nästa inspektion bestämma från fall till fall om bevisen är godtagbara baserat på de specifika omständigheterna för fartyget i fråga och på inspektörens professionella omdöme.

För återvinningsintyget gäller att om inspektören godtar bevisen bör fartygets ägare/befälhavare varnas om att förteckningen över farliga material måste fyllas i och ett uppdaterat återvinningsintyg måste anskaffas innan fartyget anländer till fartygsåtervinningsanläggningen. Resultatet av inspektionen och varningen bör registreras i fartygsåtervinningsmodulen i Thetis – EU.

⁽⁷⁾ Enligt artikel 5.3 c i förordningen ska förteckningen över farliga material sammanställas med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO. Om besiktningen inte har genomförts är förteckningen över farliga material inte i linje med IMO:s riktlinjer.

⁽⁸⁾ Denna lösning rekommenderar även den internationella föreningen för klassificeringssällskap (IACS) för sina medlemmar, med tillägg att återstående besiktning görs i ett senare skede.