Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om överflyttning av last- och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen”

(KOM(2003) 478 slutlig – 2003/0180 (COD))

(2004/C 80/24)

Den 1 september 2003 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 24 november 2003. Föredragande var Anna Bredima-Savopoulou.

Vid sin 404:e plenarsession den 10 och 11 december 2003 (sammanträdet den 10 december) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 78 röster för, inga röster emot och 7 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Det har nu gått mer än tio år sedan förordning (EEG) nr 613/91 av den 1 januari 1992 trädde i kraft. Det är därför rimligt att satsa på en förbättring av gemenskapens bestämmelser om omregistrering av fartyg, i syfte att ytterligare undanröja tekniska hinder för sådan omregistrering. Syftet med förordningen är att minska de kostnader och administrativa rutiner som omregistrering inom gemenskapen innebär. På så sätt skulle konkurrenskraften hos gemenskapens sjöfart stärkas, samtidigt som sjösäkerheten skulle upprätthållas i enlighet med internationella konventioner. Grundtanken är att man på EU-nivå skall lägga fast IMO-konventionernas säkerhetsnormer. Genom förordningen förlorade medlemsstaterna rätten att av tekniska skäl – som följer av tre IMO-konventioner (SOLAS 1974, LL 1966 (1966 års internationella lastlinjekonvention) och MARPOL 73/78) – underlåta att registrera lastfartyg som är registrerade i en annan medlemsstat, som uppfyller kraven i ovannämnda konventioner och som medför giltiga certifikat och godkänd utrustning.

1.2. Vid tidpunkten för antagandet av förordningen ansåg man att det inte var lämpligt att utvidga dess tillämpningsområde till att omfatta även passagerarfartyg, eftersom passagerarfartyg har egenskaper och användningsområden som gör att de skiljer sig från lastfartyg och eftersom det fanns olika tolkningar av IMO-konventionernas krav. Trots detta meddelade kommissionen, i motiveringen till det förslag som ledde till antagandet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, sin avsikt att föreslå en ändring av förordningen för att den skulle omfatta även passagerarfartyg.

1.3. Det finns tre viktiga skäl till detta:

— Sedan förordning (EEG) nr 613/91 antogs har det internationellt och på EU-nivå skett en betydande utveckling av den tillämpliga lagstiftningen. Internationella konventioner (IMO) har reviderats på området och i samband med detta har ett antal resolutioner antagits. En omfattande del av gemenskapsregelverket för sjösäkerhet har också antagits sedan förordningen trädde i kraft.

— Olika tolkningar av konventionerna har uppstått från de erfarenheter man vunnit vid tillämpningen av förordning (EEG) nr 613/91, och europeiska fartygsägare kräver att förordningens tillämpningsområde skall utvidgas till att omfatta även passagerarfartyg.

— Fartygsägare kan komma att lämna in fler ansökningar om omregistreringar i samband med EU:s utvidgning, vilket med stor sannolikhet också skulle leda till att de rådande svårigheterna skulle öka.

2. Kommissionens förslag

2.1. För att ta hänsyn till ovanstående föreslår kommissionen följande:

— En utvidgning av förordningens tillämpningsområde till att omfatta även passagerarfartyg mot bakgrund av att det internationella regelverket skärpts och att tolkningarna av IMO-konventionens bestämmelser har blivit mer samstämmiga sedan 1991, samt mot bakgrund av antagandet av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg och rådets direktiv 2003/25/EG om specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg: Kommissionen föreslår att utvidgningen skall gälla alla fartyg som byggts den 1 juli 1998 eller senare (i linje med direktiv 98/18/EG). Utvidgningen kommer också att gälla fartyg som byggts före det datumet om de certifierats enligt kraven i SOLAS 1974 för fartyg byggda den 1 juli 1998 eller senare.

— Bättre samband med annan gemenskapslagstiftning om sjösäkerhet: Det är viktigt att förbinda den nya förordningen med andra EU-regler som antagits sedan 1991, framför allt med direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av sjöfart, direktiv 96/98/EG om marin utrustning och direktiv 94/57/EG beträffande klassificeringssällskap.

— Förstärkt och utbyggt samarbete mellan de nationella sjöfartsmyndigheterna: Detta kommer att inbegripa att man ersätter den nuvarande regeln, som föreskriver att endast fartyg som varit i drift under en medlemsstats flagg i minst sex månader kan överföras till en annan medlemsstats register, med en regel som kräver förstärkt samarbete mellan sjöfartsmyndigheterna. Framför allt måste sjöfartsmyndigheten i den avregistrerande flaggmedlemsstaten underrätta sjöfartsmyndigheten i den mottagande flaggmedlemsstaten om de förbättringar den förstnämnda myndigheten eventuellt krävt för registrering av fartyget eller förnyelse av fartygets certifikat samt om outförda besiktningar, i linje med avtalet om omklassificering av medlemmar i den internationella sammanslutningen av klassificeringssällskap (IACS).

3. **Allmänna kommentarer**

3.1. Förslaget till ny förordning är i stort väl avvägt, motiverat och konsekvent i sitt resonemang där man utgår från nuvarande förordning (EEG) nr 613/91. Syftet med den nya förordningen är i stort sett detsamma som med förordning (EEG) nr 613/91, dvs. fri rörlighet för varor (fartyg) och undanröjande av tekniska hinder för handel inom den inre marknaden, samtidigt som man upprätthåller sjösäkerheten i enlighet med internationella konventioner.

3.2. EESK stöder helt och fullt en utvidgning av förordningens tillämpningsområde till att även omfatta passagerarfartyg, mot bakgrund av harmoniserade regler och särskilt mot bakgrund av direktiven 98/18/EG ([1]) och 2003/25/EG ([2]) samt, av ännu större betydelse, direktiv 1999/35/EG ([3]). EESK noterar att driftsvillkor eller sociala villkor inte inbegipits i förordningens tillämpningsområde. Förordningen rör uteslutande tekniska krav. Det finns också fortfarande möjlighet att kräva överensstämmelse med ytterligare nationella tekniska krav när det gäller konstruktion och utrustning av fartyg som fastställts i konventionerna, vilket kan försvåra eller fördröja fri rörlighet för fartyg inom EU.

3.3. EESK välkomnar att ytterligare förtydliganden görs med hänsyn till balansen mellan en väl fungerande inre marknad och det behov som finns av att upprätthålla en hög sjöfartssäkerhetsnivå, som ett led i EU:s strävan att skärpa sjöfartssäkerheten och förbättra konkurrenskraften hos gemenskapens sjöfartsflotta.

3.4. EESK håller med om att det bör vara en allmän regel att ett fartyg som, i enligt med direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll, förbjudits tillträde till hamnar inte skall få flyttas över från ett EU-register till ett annat.

3.5. Utbyte av information mellan en sjöfartsmyndighet i en avregistrerande flaggmedlemsstat och en sjöfartsmyndighet i en mottagande flaggmedlemsstat, i enlighet med avtalet om omklassificering (”Transfer of Class Agreements”), välkomnas i stort. EESK vill särskilt uppmuntra och stödja ytterligare förbättringar av samarbetet mellan EU:s sjöfartsmyndigheter, också med avseende på EU:s utvidgning. Kommittén anser att ett förstärkt samarbete kommer att vara fördelaktigt i strävan att öka förståelsen för, och upprätthålla, en hög sjöfartssäkerhetsnivå som tillämpas enhetligt i hela EU. Ett förstärkt samarbete skulle på så sätt undvika alla risker för snedvriden konkurrens på den inre marknaden.

3.6. EESK noterar den rapport som kommissionen nyligen utarbetat om anslutningsländernas framsteg när det gäller överensstämmelse med gemenskapens regelverk. Kommissionen beklagar att ett antal anslutande flaggstater ännu inte har uppnått den önskade nivån vad gäller överensstämmelse, vilken skulle möjliggöra en förbehållslös tillämpning av den föreslagna förordningen från och med den 1 maj 2004. Följaktligen bör man särskilt uppmärksamma omregistrering av fartyg från register i anslutande flaggstater till register i nuvarande medlemsstater i EU. I detta sammanhang välkomnar EESK förslaget om att medlemsstaterna skall utarbeta en årlig rapport (artikel 8) om hur den föreslagna förordningen tillämpats och fungerat.

4. **Särskilda kommentarer**

Artikel 3

4.1. EESK noterar att fartyg inte skall kunna utnyttja möjligheten att bli överflyttade till ett annat register inom gemenskapen förrän deras förbud mot tillträde till europeiska hamnar har upphävts (skäl 7). För tydlighetens skull bör därför artikel 3.2 lyda enligt följande: ”Denna förordning omfattar inte fartyg som förbjudits tillträde till medlemsstaternas hamnar i enlighet med artikel 7 b i direktiv 95/21/EG förrän förbudet upphävts”.

([1]) EGT L 144, 15.5.1998 (säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg).
([2]) EUT L 123, 17.5.2003 (specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg).
([3]) EGT L 138, 1.6.1999 (obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik).

Artikel 4

4.2. Kravet på typgodkännande av marin utrustning från den berörda flaggstaten var ett av de största hindren för fri omregistrering av fartyg. Därför stöder kommittén förslaget att hänvisa till direktiv 96/98/EG i punkt 1.

4.3. För att man obehindrat skall kunna uppnå målet i förordningen får en medlemsstat inte, vare sig av tekniska skäl som följer avkonventionerna eller av skäl som följer av ytterligare nationella tekniska krav, vägra att registrera ett fartyg. Därför föreslår kommittén att man i första raden i punkt 1 lägger till ”eller av ytterligare nationella tekniska krav” efter ”konventionerna”.

4.4. I punkt 2 föreslås att ”...myndigheten i den avregistrerande flaggmedlemsstaten [skall förse] sjöfartsmyndigheten i den mottagande flaggmedlemsstaten med all relevant information om fartyget, i synnerhet om hennes skick och utrustning. Informationen skall innehålla fartygshistoriken och i tillämpliga fall en förteckning över de förbättringar som den avregistrerande flaggmedlemsstaten krävt för registrering av fartyget eller förnyelse av hennes certifikat samt över outförda besiktningar”. För ökad tydlighet föreslår kommittén att den berörda fartygsägaren skall få samma information samtidigt. För tydlighetens och konsekvensens skull behöver man i samma anda eventuellt precisera vad man menar med ”fartygshistorik” (innehåll och tidsperspektiv).

4.5. EESK noterar att det för den mottagande flaggstaten är möjligt att utföra någon form av ”besiktning” (punkt 3). Kommittén förstår av de särskilda beaktanden som tas upp i förslaget att en sådan besiktning skall vara begränsad till sin omfattning. Med tanke på detta föreslår EESK att alla sådana besiktningar skall vara beroende av den information som finns i ”fartygshistoriken” och som överförts från registret i den avregistrerande flaggstaten. Kommittén vill också uppmärksamma formuleringen ”...skick och utrustning motsvarar de certifikat som avses i artikel 3”. Det ser inte ut att finnas någon referens i artikel 3. EESK föreslår därför att man antingen stryker den meningen eller hänvisar till punkt a ii eller punkt b ii i artikel 3.1. Den föreslagna texten skulle då lyda:

”Sjöfartsmyndigheten i den mottagande flaggmedlemsstaten får, med beaktande av artikel 2, besiktiga fartyget för att förvissa sig om att hennes skick och utrustning motsvarar hennes certifikat och att hon, i förekommande fall, uppfyller de kriterier som föreskrivs i artikel 3.1 a ii eller 3.1 b ii.”

4.6. EESK beaktar det mål som satts upp i den föreslagna förordningen och anser att en fartygsbesiktning, om en sådan anses vara nödvändig, skall vara väl avvägd och beakta eventuella uppgifter i fartygshistoriken. Vidare bör besiktningar utföras ”utan onödiga dröjsmål” snarare än ”inom skälig tid”. Därför bör texten lyda enligt följande:

”Besiktningen skall göras utan dröjsmål.”

Artikel 5

4.7. Bestämmelserna i artikel 5 kompletterar förfarandena i artikel 4 avseende hur man skall uppnå förordningens mål. Uttrycket ”på samma villkor” behöver emellertid förtydligas, förslagsvis på följande sätt:

”på samma tekniska villkor som bygger på genomförandet av de bestämmelser som föreskrivs i gällande konventioner.”

Artikel 6

4.8. EESK ställer sig i stort bakom det förfarande som föreslås i artikel 6, vilket till stor del är detsamma som anges i förordning (EEG) nr 613/91. Vad gäller punkt 1 får dock den höga harmoniseringsgrad som hittills uppnåtts i de nuvarande EU-medlemsstaterna inte rättfärdiga en vägran hos en mottagande flaggmedlemsstat att utfärda nya certifikat, i enlighet med artikel 5. När det gäller kandidatländerna, till dess att de har uppnått samma harmoniseringsnivå, bör de mottagande staterna strängt tillämpa artikel 4.3 (besiktning för att förvissa sig om att ett fartygs skick och utrustning är tillfredsställande).

4.9. Det finns behov av att klargöra vad som händer med ett fartyg under den ”månad” då två myndigheter med meningsskiljaktigheter i tolkningarna av konventionerna skall nå en överenskommelse. Det kan inte vara förordningens avsikt att ett fartyg skall hindras från att vara i drift under denna månad (eller till dess att kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) har nått ett slutligt beslut). Ett fartyg som för EU-flagg med fullständiga certifikat handlar i god tro och skall kunna lita till sådana certifikats giltighet. Ända tills myndigheterna har kommit fram till en lösning vad gäller deras meningsskiljaktligheter, eller till dess att COSS fattat ett annat beslut, skall fartyget kunna fortsätta vara i trafik med provisoriska eller tillfälliga certifikat som utfärdats av den mottagande flaggstaten.

4.10. Det kan hända att den mottagande medlemsstaten drar ut på tiden när det gäller att vidta lämpliga åtgärder eller insisterar på att tillämpa ytterligare nationella tekniska krav. För sådana fall bör det finnas en tydlig bestämmelse som föreskriver att ägaren skall kunna framföra klagomål till kommissionen, och begära att frågan hänskjuts till den kommitté som nämns i artikel 7 i syfte att lösa tvisten. Därför bör formuleringen ”nya certifikat” i andra raden i punkt 1 ersättas med orden ”certifikat med full löptid”. Av samma anledning bör ”efter klagomål från en ägare” läggas till efter ”i artikel 7 får” i första raden i punkt 3.

5. **Slutsatser**

5.1. EESK anser att den föreslagna förordningen är en väl avvägd och motiverad text. Den utgör en lämplig avvägning mellan den inre marknadens behov och de krav som en hög sjöfartssäkerhet ställer, som ett led i EU:s strävan att skärpa sjöfartssäkerheten och förbättra konkurrenskraften hos gemenskapens sjöfartsflotta.

5.2. EESK stöder helt och fullt förslaget om att förordningen också skall omfatta passagerarfartyg.

5.3. EESK håller med om att det skall vara en allmän regel att ett fartyg som, i enligt med direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll, förbjudits tillträde till hamnar inte skall få flyttas över från ett EU-register till ett annat. Fartyg bör inte kunna utnyttja möjligheten att bli överflyttade till ett annat register inom gemenskapen förrän deras förbud mot tillträde till europeiska hamnar har upphävts.

5.4. För att man skall kunna uppnå målet i förordningen får en medlemsstat inte, vare sig av tekniska skäl som följer av konventionerna eller av skäl som följer av ytterligare nationella tekniska krav, vägra att registrera ett fartyg.

5.5. EESK beklagar att ett antal blivande medlemsstater ännu inte följer reglerna i tillräcklig utsträckning, vilket skulle möjliggöra en förbehållslös tillämpning av den föreslagna förordningen från och med den 1 maj 2004. Följaktligen bör man särskilt uppmärksamma omregistrering av fartyg från register i de nya medlemsstaterna till register i nuvarande medlemsstater i EU. EESK föreslår att man, tills de nya medlemsstaterna har uppnått samma harmoniseringsnivå, genomför stränga besiktningar av fartyg från dessa länder för att förvissa sig om att fartygen är i tillfredsställande skick innan en överflyttning äger rum.

Bryssel den 10 december 2003.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH