# Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”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 gemenskapens territorialvatten (hamnstatskontroll)”

(98/C 73/18)

Den 11 september 1997 beslutade rådet i enlighet med artikel 84.2 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transport och kommunikation fick uppdraget att ansvara för kommitténs beredning av ärendet. Sektionen utsåg en studiegrupp med Francis J. Whitworth som föredragande.

Vid sin 350:e plenarsession den 10-11 december 1997 (sammanträdet den 10 december 1997) utsåg Ekonomiska och sociala kommittén Francis J. Whitworth som huvudföredragande och antog följande yttrande med 93 röster för och 5 nedlagda röster.

## 1. Kommissionens förslag

1.1. I rådets direktiv 95/21/EG [1] fastställs obligatoriska krav som medlemsstaterna måste iaktta när de inspekterar fartyg som anlöper deras hamnar liksom vilka krav dessa fartyg skall uppfylla. Det är det viktigaste direktivet i EU:s ansträngningar fram till nu för att få bort fartyg som inte uppfyller normerna från europeiska farvatten.

1.2. I sitt yttrande om kommissionens ursprungliga förslag till ett sådant direktiv [2] stödde Ekonomiska och sociala kommittén direktivets målsättningar fullt ut och gav ett stort antal detaljerade kommentarer som avsåg att göra bestämmelserna i direktivet mer verkningsfulla.

1.3. Direktivet trädde i kraft den 27 juli 1995. Kommissionen föreslår nu att det skall ändras i tre avseenden.

a) Omfattningen av kraven på hamnstatskontroller skall utvidgas till att omfatta det som ingår i de protokoll och ändringar som har antagits sedan juli 1995 för de förtecknade internationella konventionerna.

b) Ett förfarande skall antas som medlemsstaterna skall tillämpa när fartyg saknar certifikat utfärdade i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens ISM-kod vilken träder i kraft för passagerarfartyg, oljetankfartyg, kemikaliefartyg, gasfartyg, bulkfartyg och snabba lastfartyg över 500 bruttoregisterton den 1 juli 1998.

c) För att underlätta anpassningen av direktivet till den internationella lagstiftningens utveckling kommer i framtiden kommittéförfarandet enligt artikel 19 att användas, vilket för närvarande för detta ändamål bara täcker antagande av bilagor.

## 2. Allmänna kommentarer

2.1. Kommittén stödjer helhjärtat förslagen i a och c ovan. De har tagits fram för att säkerställa att kraven på hamnstatskontroll är uppdaterade och i överensstämmelse med nya internationella säkerhetskrav utan framtida fördröjningar på grund av att ett ändringsdirektiv måste tas fram.

2.2. Förslag b kräver mer detaljerade överväganden. ISM-koden kräver att rederierna skall utveckla och tillämpa höga kvalitetsstandarder för ledning och drift av fartygen. Detta inbegriper utvecklingen av skriftliga rutiner liksom drifts- och nödfallsförfaranden och precisa angivelser av ansvarsområden både ombord och i hamn. De nationella myndigheterna måste tillse att kodens krav uppfylls av de rederier som har sin verksamhet inom deras territorier och av de fartyg som seglar under deras flagg och intyga detta var för sig genom att utfärda certifikat om överensstämmelse till företagen och säkerhetscertifikat för varje fartyg. Det är bland annat dessa dokument som medlemsstaterna enligt artikel 6.1 i direktivet är skyldiga att kontrollera.

[1] Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 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).

[2] ESK:s yttrande: EGT C 393, 31.12.1994, s. 50.

2.3. ISM-koden träder i kraft den 1 juli 1998 för passagerarfartyg, oljetankfartyg, kemikaliefartyg, gasfartyg, bulkfartyg och snabba lastfartyg med en bruttodräktighet på 500 ton eller mer. I rådets förordning 3051/95 [1] föreskrivs sedan tidigare att ISM-koden skall gälla från den 1 juli 1996 för alla roll-on /roll-off-färjor för passagerartrafik som trafikerar gemenskapshamnar, oavsett var de är registrerade. Detta förslag stöddes utan reservation av Ekonomiska och sociala kommittén i dess yttrande [2]. I yttrandet erkänner kommittén att ett omfattande arbete måste göras av företagen om de skall ta fram och införa de nödvändiga förfarandena och få dessa granskade och godkända av de berörda myndigheterna innan tidsfristen löper ut.

2.4. Erfarenheten har visat att denna varning var välmotiverad. Det finns en allmänt utbredd oro över att ett betydande antal av de berörda fartygen, upp till 12 000 stycken, inte kommer att hinna få fram certifikat om överensstämmelse före juli 1998 trots att ägare och befraktare i många fall har gjort sitt yttersta.

2.5. Mot den bakgrunden föreslår nu kommissionen i ett tillägg till direktivets artikel 9 att göra det obligatoriskt från den 1 juli 1998 i de fall där ett sådant certifikat saknas att hålla kvar fartyget i hamn, men samtidigt tillåta medlemsstaterna att häva beslutet om kvarhållande om det inte finns några andra allvarliga missförhållanden och låta skeppet löpa ut med det tydliga förbehållet att det kommer att nekas vidare tillgång till alla andra gemenskapshamnar så länge certifikat inte kan uppvisas.

2.6. Denna ändring av direktivet gör det å ena sidan obligatoriskt att kvarhålla fartyg som inte följer koden men ger å andra sidan medlemsstaterna tillåtelse att på egen hand häva kvarhållande av fartyg som vid sitt första besök i en gemenskapshamn efter den 1 juli 1998 inte är certifierade och låta dem fortsätta sin resa, men endast till hamnar utanför gemenskapen. Det bör noteras att den förändringen skulle hindra ett fartyg som är registererat i en medlemsstat att återvända till sin hemmahamn för att genomföra certifieringen. Det skulle även vara omöjligt att utnyttja bestämmelserna om ”force majeur” i artikel 11.6 i direktivet för detta ändamål.

## 3. **Särskilda kommentarer**

3.1. Ekonomiska och sociala kommittén vill än en gång uttrycka sitt stöd för ISM-koden som ett viktigt verktyg för att förbättra standarden på sjöfartssäkerhet globalt. Kommittén anser att koden skall genomföras stringent i gemenskapens hamnar och välkomnar därför kommissionens förslag att göra det obligatoriskt att kvarhålla fartyg som saknar ett erkänt certifikat om överensstämmelse och ett säkerhetscertifikat.

3.2. Samtidigt erkänner kommittén att ett praktiskt problem av avsevärd omfattning måste lösas när koden börjar gälla. Granskning och godkännande av förfaranden ombord, som skall utföras av en nationell myndighet eller ett klassningssällskap innan de utfärdar ett certifikat om överensstämmelse och säkerhetscertifikat, tar lång tid och kan fördröjas av byråkratiska orsaker. Kvarhållandet i gemenskapshamn på grund av att dessa dokument saknas kan säkert bli mer långvarigt än vad som krävs för att rätta till ett tekniskt fel ombord på fartyget. Att hålla kvar alla sådana fartyg från och med den 1 juli 1998 skulle troligen medföra överbelastning av många gemenskapshamnar och i vissa fall äventyra hamnarnas förmåga att fortsätta sin verksamhet.

3.3. I enlighet med ovanstående godkänner kommittén kommissionens förslag såsom det sammanfattas i punkt 2.5 ovan, men betonar att förfarandet för att vägra ett fartyg tillgång till alla andra hamnar i gemenskapen till dess att det erhållit ett giltigt certifikat om överensstämmelse och ett säkerhetscertifikat måste vara helt infört. Frånsett detta enda undantag skall det inte finnas några ytterligare undantag och bestämmelserna som föreslås i den nya artikeln 9a skall följas strikt.

3.4. En särskild punkt förtjänar att nämnas. De ursprungliga riktlinjerna för att kontrollera införandet av ISM-koden som utfärdats av övervakningsmyndigheten för den gemensamma avsiktsförklaringen i Paris refererar till möjligheten att ge ”godtagbar information om ISM-certifieringsprocessen” som ett acceptabelt alternativ till att visa ett giltigt certifikat om överensstämmelse och ett säkerhetscertifikat. Kommittén anser att man skall närma sig ett sådant undantag med extrem försiktighet. Det är av yttersta vikt att bestämmelserna om hamnstatskontroll tillämpas på ett likartat sätt i hela gemenskapen, så att ägarna inte frestas att skicka fartyg som inte helt uppfyller kraven till hamnar där de upplever att ett mer släpphänt inspektionsförfarande tillämpas.

3.5. Rent allmänt anser kommittén att kontroll av att ett fartyg har detta och andra nödvändiga dokument som föreskrivs för hamnstatskontroll skulle underlättas av att man antar ett förfarande för för-anmälan och föreslår att detta studeras ytterligare av kommissionen med tanke på att det eventuellt kommer att utvecklas inom IMO (internationella sjöfartsorganisationen).

---

[1] Rådets förordning (EG) nr 3051/95 av den 8 december 1995 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (roro-fartyg) EGT L 320, 30.12.1995, s. 14.

[2] ESK:s yttrande: EGT C 236, 11.9.1995, s. 42.

3.6. Efter det att förslaget till direktiv har utarbetats noterar kommittén, endast två veckor innan kommittén skall anta sitt yttrande, att man vid IMO:s sammanträde den 27 november 1997 antog ytterligare en resolution om ISM-kodens genomförande. Kommittén förväntar sig att kommissionen beaktar villkoren i denna resolution när det gäller att främja direktivets tillämpning.

Bryssel den 10 december 1997.

*Ekonomiska och sociala kommitténs*
*ordförande*
Tom JENKINS

---

**Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén — Ökad vägtrafiksäkerhet inom EU — Programmet för åren 1997-2001”**

(98/C 73/19)

Den 16 april 1997 beslutade kommissionen i enlighet med artikel 198 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda meddelande.

Sektionen för transport och kommunikation, som var ansvarig för kommitténs förberedande arbete, antog sitt yttrande den 12 november 1997. Föredragande var Hubert Ghigonis.

Vid sin 350:e plenarsession den 10-11 december 1997 (sammanträdet den 10 december 1997) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 79 röster för, 1 röst emot och 5 nedlagda röster.

1. **Inledning**

1.1. 1993 lanserade kommissionen ett första handlingsprogram om vägtrafiksäkerhet [1]. Avsevärda framsteg har gjorts, till stor del tack vare kommissionens och Europaparlamentets initiativ. Situationen är emellertid ännu långt ifrån tillfredsställande, vilket olycksstatistiken vittnar om: 45 000 döda och 1,6 miljoner skadade i trafiken varje år.

1.2. Det är mot denna bakgrund som kommissionen i sitt meddelande föreslår en kompletterande strategi i syfte att accelerera framstegen på vägtrafiksäkerhetsområdet. Denna strategi består av följande tre delar och grundar sig på principen att medlemsstaterna i utformningen av sin vägtrafiksäkerhetspolitik skall beakta de höga kostnaderna för trafikolyckorna (ungefär en miljon ecu per trafikoffer):

— Insamling och spridning av information om bästa metoder, framför allt inrättandet av ett informationssystem om vägsäkerhet inom EU.

— Olycksförebyggande åtgärder: Till exempel begränsningar av bilförarnas intag av alkohol, narkotika och vissa läkemedel samt tillämpning av telematik.

— Verktyg som gör det möjligt att minska konsekvenserna av inträffade olyckor, framför allt utveckling av program för att utvärdera säkerheten och förslag på olika tekniska åtgärder.

1.3. De huvudsakliga inslagen i det program som planeras för perioden 1997-2001 är därmed följande:

— En rekommendation från kommissionen att man till fullo skall beakta de mycket höga kostnaderna för trafikolyckor genom att i högre grad tillämpa kostnads/nyttoanalyser då man utarbetar åtgärder på vägtrafiksäkerhetsområdet.

— Ett integrerat informationssystem inom EU med olycksstatistik, uppgifter om olycksförhållanden, genomförda vägtrafiksäkerhetsåtgärder, forskningsarbete, bästa metoder och tillämpning av befintlig lagstiftning.

— Åtgärder i syfte att bekämpa bilkörning vid uttröttning eller under påverkan av alkohol, läkemedel eller narkotika.

[1] Kommissionens meddelande ”För ett handlingsprogram för vägtrafiksäkerheten” (KOM(93) 246 slutlig — ej officiell titel).