Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)«

(98/C 73/18)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 11. september 1997 under henvisning til EF-traktatens artikel 84, stk. 2, at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, der nedsatte en studiegruppe og udpegede Francis Whitworth til ordfører.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg udpegede på sin 350. plenarforsamling af 10. og 11. december 1997, mødet den 10. december 1997, Francis Whitworth til hovedordfører og vedtog med 93 stemmer for og 5 hverken for eller imod følgende udtalelse.

1. Kommissionens forslag

1.1. I direktiv 95/21/EF [1] opstilles såvel de krav, medlemsstaterne skal opfylde i forbindelse med inspektion af skibe, der anløber deres havne, som de krav, skibene skal opfylde. Der er tale om det centrale direktiv for så vidt angår EU's hidtidige bestræbelser på at forhindre, at skibe, der ikke lever op til standarden, får adgang til Fællesskabets farvande.

1.2. I sin udtalelse om Kommissionens forslag til dette direktiv [2] bifaldt ØSU fuldt ud de opstillede målsætninger, men fremsatte en række specifikke bemærkninger, som tog sigte på at give direktivets bestemmelser større virkning.

1.3. Direktivet trådte i kraft den 27. juli 1995. Kommissionen foreslår nu, at det ændres på tre punkter.

a) Kravene til havnestatskontrollen bør udvides til at omfatte protokoller og ændringer i de opregnede internationale konventioner, der er vedtaget efter juli 1995.

b) Der bør vedtages en procedure, som medlemsstaterne kan følge i tilfælde af manglende dokumentation for overensstemmelse med ISM-koden (den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening), der pr. 1. juli 1998 gælder for passagerskibe, olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe, massegodsskibe og højhastighedsgodsskibe på 500 BRT eller mere.

c) Der bør åbnes mulighed for, at fremtidige ændringer i de internationale bestemmelser, der henvises til direktivet, kan indarbejdes i direktivet ved at anvende den udvalgsprocedure, der er nævnt i artikel 19, og som for øjeblikket kun kan benyttes til ajourføring af bilagene.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU har ingen forbehold over for ovenstående forslag a) og c). Formålet med disse to forslag er at sikre, at havnestatskontrollen sker på et helt aktuelt grundlag og er i overensstemmelse med nye internationale sikkerhedskrav, idet man vil undgå den forsinkelse, som behandlingen af et ændringsdirektiv uvægerligt medfører.

2.2. Forslag b) kræver derimod nøjere overvejelse. Ifølge ISM-koden skal selskaberne opstille høje kvalitetsstandarder for driften og ledelsen af deres skibe og bringe standarderne i anvendelse. Dette indebærer skriftlig fastlæggelse af strategier og procedurer for ledelsen, herunder i krisesituationer, og en nøje angivelse af ansvarsområder både i land og til søs. Regeringerne har pligt til at sikre sig, at ISM-kodens krav overholdes af de selskaber, der udøver virksomhed på deres territorium, og af de skibe, der sejler under deres flag, og de skal bekræfte overholdelsen ved at udstede en overensstemmelsesattest til de enkelte selskaber og et certifikat for sikker skibsdrift for hvert enkelt skib. Ifølge direktivets artikel 6, stk. 1, har medlemsstaterne pligt til at kontrollere bl.a. disse dokumenter.

[1] Rådets direktiv 95/21/EF af 19.6.1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995 s. 1).

[2] Udtalelse fra ØSU: EFT C 393 af 31.12.1994 s. 50.

2.3. ISM-koden træder i kraft den 1. juli 1998 for passagerskibe, olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe og højhastighedsgodsskibe på 500 BRT eller mere. Ifølge Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 [1] er anvendelse af ISM-koden obligatorisk fra og med den 1. juli 1996 for alle ro-ro-passagerfærger, der sejler til eller fra EU-havne, uanset hvilket flag der føres. Dette fik fuld støtte i en udtalelse fra ØSU [2]. Her konstaterede ØSU, at der ville være behov for en meget stor arbejdsindsats, hvis selskaberne skulle udarbejde og indføre de påkrævede procedurer, og de relevante myndigheder skulle kontrollere og godkende procedurerne inden den fastsatte dato.

2.4. Denne advarsel har vist sig at være velbegrundet. Der er nu udbredt bekymring for, at en betydelig del af de 2000 skibe, der berøres, ikke vil have overensstemmelsesattester den 1. juli 1998, selvom rederne i mange tilfælde har gjort, hvad de kunne.

2.5. På denne baggrund foreslår Kommissionen nu som en tilføjelse til direktivets artikel 9, at man gør tilbageholdelse obligatorisk fra den 1. juli 1998, hvis den fornødne dokumentation mangler, men at man samtidig tillader medlemsstaterne — såfremt der ikke er andre mangler — at ophæve tilbageholdelsen, så skibet kan forlade havnen med det meget klare påbud, at det vil blive nægtet adgang til alle andre EU-havne, indtil forholdene er bragt i orden, og man kan fremvise den fornødne dokumentation.

2.6. På den ene side gør den foreslåede ændring til direktivet altså tilbageholdelse obligatorisk i tilfælde af manglende overensstemmelse med ISM-koden. På den anden side tillader den medlemsstaterne efter eget skøn at fritage de skibe for tilbageholdelse, som ikke opfylder betingelserne, første gang de anløber en EU-havn efter den 1. juli 1998, og lade dem stå til søs igen med havne uden for Fællesskabet som destination. Det skal påpeges, at denne ændring vil afskære et skib, der er registreret i en medlemsstat, fra at vende tilbage til sit hjemsted for at få den fornødne dokumentation. Der vil ikke kunne henvises til force majeure-bestemmelserne i direktivets artikel 11, stk. 6.

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. ØSU gentager sin støtte til ISM-koden som et centralt og væsentligt bidrag til forbedring af de globale normer for sikkerheden til søs. Efter ØSU's opfattelse bør koden anvendes med største strenghed i EU-havne, og ØSU ser derfor positivt på Kommissionens forslag om obligatorisk tilbageholdelse af skibe uden overensstemmelsesattest og certifikat for sikker skibsdrift.

3.2. Samtidig er ØSU bevidst om, at der er en lang række praktiske problemer, der skal løses i forbindelse med overgangen til anvendelse af koden. Den kontrol og godkendelse af procedurerne om bord, som en national myndighed eller et klassifikationsselskab skal foretage, inden der udstedes overensstemmelsesattest og certifikat for sikker skibsdrift, kan tage sin tid og blive forsinket i det administrative apparat. Tilbageholdelse i en EU-havn pga. manglende dokumenter vil formentlig tage meget længere tid end udbedring af en materiel mangel om bord på skibet. Tilbageholdelse af skibe efter skæringsdatoen den 1. juli 1998 vil efter alt at dømme føre til alvorlig overbelastning af mange EU-havne og i visse tilfælde endda forhindre en normal afvikling af arbejdet.

3.3. ØSU tilslutter sig således Kommissionens forslag som opsummeret i punkt 2.5, idet det understreges, at forbuddet mod at lade et skib få adgang til alle andre EU-havne, indtil gyldig overensstemmelsesattest og gyldigt certifikat for sikker skibsdrift foreligger, må håndhæves strengt. Der skal ikke være andre fravigelser af reglerne end det ene forbehold, og bestemmelserne i den foreslåede nye artikel 9a må absolut efterleves.

3.4. Et særligt forhold skal nævnes. I de foreløbige retningslinjer for kontrol med gennemførelsen af ISM-koden, som er udarbejdet af MOU-sekretariatet i Paris, nævnes den mulighed, at forelæggelse af tilfredsstillende dokumentation for, at en ISM-godkendelse er under behandling, accepteres som gyldigt alternativ til overensstemmelsesattest og certifikat for sikker skibsdrift. ØSU mener, at man bør være meget forsigtig med en sådan eventuel fravigelse af reglerne. Det er særdeles vigtigt, at bestemmelserne vedrørende havnestatskontrol gennemføres på samme måde i hele EU, således at redere ikke fristes til at sende skibe, der ikke helt opfylder kravene, til havne, hvor inspektionen synes at være mindre streng.

3.5. Mere generelt mener ØSU, at man kunne lette bekræftelsen af, at et skib har såvel de nævnte dokumenter som øvrig dokumentation, der kræves inden for rammerne af havnestatskontrollen, ved at vedtage en procedure for forudgående underretning, og foreslår, at Kommissionen undersøger denne mulighed nærmere med henblik på en eventuel udarbejdelse af en sådan procedure i IMO-regi.

---

[1] Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8.12.1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger (EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14).

[2] Udtalelse fra ØSU: EFT C 236 af 11.9.1995, s. 42.

3.6. ØSU bemærker, at IMO's generalforsamling efter direktivforslagets udarbejdelse og kun to uger forud for vedtagelsen af denne udtalelse, nemlig den 27. november 1997, vedtog en yderligere resolution om ISM-kodens gennemførelse. ØSU forventer, at Kommissionen vil tage højde for denne resolution i sin indsats for direktivets gennemførelse.

Bruxelles, den 10. december 1997.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Bedre Færdselssikkerhed i EU — Program for 1997-2001"«

(98/C 73/19)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 16. april 1997 under henvisning til EF-traktatens artikel 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Hubert Ghigonis til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. november 1997.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 350. plenarforsamling af 10. og 11. december 1997, mødet den 10. december 1997, med 79 stemmer for, 1 imod og 5 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. **Indledning**

1.1. I 1993 iværksatte Kommissionen sit første handlingsprogram for færdselssikkerhed [1]. Der er gjort flere fremskridt — fremskridt, som især kan tilskrives Kommissionens og Europa-Parlamentets banebrydende arbejde, men med 45 000 dræbte og 1,6 mio. til løbet af et år i EU er situationen langt fra tilfredsstillende.

1.2. På denne baggrund foreslås en ny supplerende strategi i Kommissionens meddelelse, som skal skabe hurtigere resultater inden for færdselssikkerhed. Strategien bygger på det princip, at de høje omkostninger ved færdselsulykker (ca. en million ecu per offer) bør inddrages i medlemsstaternes sikkerhedspolitik, og har tre hovedlinjer:

— indsamling og udbredelse af oplysninger og bedste praksis, navnlig ved at skabe et informationssystem om færdselssikkerhed i EU;

— foranstaltninger til at undgå ulykker: f.eks. ved at begrænse førerens indtagelse af alkohol, narkotiske stoffer eller medicin, samt gennem anvendelse af telematik;

— instrumenter til at reducere konsekvenserne af ulykker, herunder navnlig udvikling af programmer til vurdering af sikkerheden og forslag til tekniske foranstaltninger.

1.3. Nøgleelementer i programmet for 1997-2001 er:

— En henstilling fra Kommissionen om fuldt ud at tage hensyn til de meget høje omkostninger forbundet med færdselsulykker ved i højere grad at anvende cost-benefit-vurdering for færdselssikkerhedsforanstaltninger.

— Et integreret EU-informationssystem omfattende informationer om ulykkesstatistikker, data om risikoniveauet, gennemførelse af færdselssikkerhedsforanstaltninger, forskning, bedste praksis og håndhævelse.

— Foranstaltninger til at bekæmpe træthed samt brug af alkohol, medicin og narkotika under kørslen.

[1] Meddelelse fra Kommissionen om et første handlingsprogram for færdselssikkerhed (KOM(93) 246 endelig udg.).