KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.07.1997
KOM(97) 416 endelig udg.

97/0215 (SYN)

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)

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Baggrund

1.1 Den 19. juni 1995 vedtog Ministerrådet 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)[1].

Som anført i direktivets artikel 1 er dets formål at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til de internationale standarder.

Efter dette direktiv forpligter hver medlemsstat sig til at inspicere en vis procentdel af de skibe der anløber dens havne, for at kontrollere om de overholder de vigtigste gældende internationale konventioner om sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet. Direktivet foreskriver endvidere at medlemsstaterne og Kommissionen skal samarbejde om at fastlægge prioriteter og fremgangsmåder der giver bedre mulighed for at koncentrere indsatsen på skibe som kan have fejl og mangler.

1.2 Det foreliggende direktivforslag har tre hovedformål:

- at opdatere direktivet så der bliver taget hensyn til nylige ændringer i de internationale konventioner som direktivet henviser til;

- at fastlægge en fremgangsmåde som skal anvendes når der ikke foreligger de fornødne certifikater udstedt i henhold til IMO's ISM-kode ombord på et skib;

---

[1] EFT L 157, 7.7.1995, s. 1.

- at lette tilpasningen af direktivet til udviklingen i de internationale bestemmelser ved at anvende udvalgsproceduren.

2. Forslagets indhold

2.1 Opdatering af direktivet

I direktiv 95/21/EF, artikel 2, præciseres det at de opregnede konventioner samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende koder af bindende karakter, er dem som er gældende på tidspunktet for direktivets vedtagelse, dvs. den 19. juni 1995.

Siden da er de nævnte internationale konventioner blevet ændret på en række punkter. Her skal specielt nævnes ændringerne til MARPOL-konventionen (ændringer fra 1992, 1994, 1995 og 1996), til SOLAS-konventionen (to nye kapitler, X og XI, og ændringer fra 1992, 1994 og 1995) og ændringerne fra 1995 til STCW 1978-konventionen (om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978). I ændringen til direktiv 95/21/EF's artikel 2 anføres den 1. juli 19198 som ikrafttrædelsesdato. Det er ikrafttrædelsesdatoen for det nye kapitel IX i SOLAS-konventionen, som gør ISM-koden (den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening) bindende for visse skibstyper.

2.2 Fremgangsmåde når ISM-certifikatet mangler

Ifølge regel 2 i SOLAS-konventionens kapitel IX træder ISM-koden i kraft på internationalt plan den 1. juli 1998 for følgende skibstyper:

- passagerskibe, herunder højhastighedspassagerskibe
- olie- og kemikalie- og gastankskibe, massegodsskibe og højhastighedslastskibe på 500 BRT eller mere.

ISM-koden er et afgørende element i udviklingen af en strategi der sigter mod at skabe en international sikkerhedskultur i søtransporten. Koden foreskriver bl.a. at selskaberne skal opstille målsætninger for sikker skibsdrift, og at de skal udvikle, ikraftsætte og opretholde et sikkerhedsledelsessystem. Desuden skal de nationale administrationer kontrollere at ISM-kodens krav overholdes, og udstede overensstemmelsesattester til selskaber og certifikater for sikker skibsdrift til skibe.

Allerede i sin nuværende udformning henviser direktiv 95/21/EF til ISM-koden, idet et af de certifikater som havnestatens inspektører skal kontrollere i henhold til direktivets artikel 6, st. 1, er en kopi af overensstemmelsesattesteringen og certifikatet for sikker skibsdrift (se bilag II, punkt 13). Det ændringsforslag der er nævnt i afsnit 2.1 ovenfor, giver de myndigheder i medlemsstaterne der har til opgave at udføre havnestatskontrollen, mulighed for at kontrollere ISM-kodens anvendelse om bord på alle berørte skibe.

I internationale søfartskredse har man dog stillet sig stærkt skeptisk til om ISM-koden faktisk ville blive iværksat allerede fra den fastsatte dato (1. juli 1998). Således meddelte repræsentanter for den internationale sammenslutning af klassifikationsselskaber (IACS) i januar 1997 at dets medlemsorganisationer indtil da kun havde udstedt attester til 7% af de skibe som ISM-koden gælder for. Selv når man holder sig for øje at klassifikationsselskaberne ikke er de eneste der udsteder certifikater, og at de nationale myndigheder somme tider selv påtager sig denne opgave, står det ikke desto mindre tilbage at den nuværende grad af ISM-certificering er meget lav. Bl.a. sammenholdt med at det tager lang tid at gennemføre en certificering (ikke mindst pga. de auditeringer der kræves), kan det derfor påregnes at mange skibe og selskaber ikke vil være i besiddelse af de fornødne certifikater til tiden.

I denne situation må Fællesskabet reagere kraftigt og tage skridt til at bringe søfartsbranchen på det rene med at ISM-kodens overholdelse vil blive kontrolleret af alle EF's medlemsstater straks fra den 1. juli 1998. En sådan holdning vil i øvrigt ligge helt på linje med budskabet fra Den Internationale Søfartsorganisation, som har meddelt at der ikke kan blive tale om at forlænge fristen i regel 2 i SOLAS-konventionens kapitel IX.

Fra den 1. juli 1998 kontrolleres overholdelsen af ISM-koden efter de sædvanlige regler og procedurer for havnestatskontrol, som de er fastlagt i direktiv 95/21/EF og Paris-memorandummet om havnestatskontrol, som EF's medlemsstater er parter i. Bl.a. har komitéen for Paris-memorandummet om havnestatskontrol besluttet at der skal gennemføres en skærpet inspektionskampagne i tre måneder efter den 1. juli 1998 for at kontrollere at ISM-koden overholdes.

Manglende ISM-certifikater om bord på et skib er imidlertid en særlig graverende situation, som gør det nødvendigt at træffe skærpede forholdsregler. Det foreliggende forslag til ændring af direktivet sigter derfor mod at fastlægge særlige fremgangsmåder i en sådan situation.

Den forventede forsinkelse i gennemførelsen af ISM-koden betyder at en streng håndhævelse af de traditionelle kontrolrutiner ville føre til tilbageholdelse af et meget stort antal skibe i europæiske havne. Det ville være mere end de fleste havne kunne håndtere - dels ud fra et økonomisk synspunkt, fordi mange kajpladser ville blive optaget, men også sikkerhedsmæssigt på grund af ophobningen af de mange skibe i havnene.

Derfor må det være muligt at ophæve den tilbageholdelse som normalt bør være følgen af manglende ISM-certifikater, så skibet kan forlade havnen for at få bragt forholdene i orden. Det er dog indlysende at tilbageholdelsen kun kan ophæves hvis den ikke er berettiget på grund af andre alvorlige mangler.

De skibe som havnestatens kontrolmyndighed giver lov til at stå til søs igen skal opfylde ISM-kodens krav, og de får ikke adgang til andre EF-havne før rederen har forelagt myndigheden i den medlemsstat der foretog tilbageholdelsen, fyldestgørende dokumentation for at skibet råder over gyldige certifikater udstedt i overensstemmelse med ISM-koden.

2.3 Ændring af udvalgsprocedurens anvendelsesområde

Ifølge direktiv 95/21/EF's artikel 19, litra b, kan det udvalg der er nedsat i henhold til direktiv 93/75/EØF, kun benyttes til at ajourføre bilagene under henvisning til ændringer, der er trådt i kraft, af konventionerne og af protokoller, koder og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt af Paris-memorandummet.

En ajourføring af direktivet der ikke kun vedrører bilagene, f.eks. som den der er beskrevet under punkt 2.1, kan altså kun foretages med et rådsdirektiv.

Fordi havnestatskontrollen skal sikre overholdelsen af et meget stort antal internationale konventioner, koder og resolutioner, som løbende ændres af Den Internationale Søfartsorganisation, foreslås det at den i artikel 19 nævnte procedure kan bruges for hele direktivet og ikke kun for bilagene.

RÅDETS DIREKTIV 97/..../EF 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)

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C,

under henvisning til Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 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)[1] og

ud fra følgende betragtninger:

1. i direktiv 95/21/EF, artikel 2, stk. 1, defineres internationale konventioner som de konventioner, der er gældende på tidspunktet for direktivets vedtagelse;

2. siden direktiv 95/21/EF's vedtagelse er ændringer til SOLAS 74-konventionen, Marpol 73/78-konventionen og STCW-konventionen trådt i kraft, og disse ændringer bør kunne anvendes i henhold til direktivet;

3. den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden), som Den Internationale Søfartsorganisation vedtog den 4. november 1993, fastlægger et system for sikkerhedsledelse, som dels skal anvendes både til søs og i land af det selskab, der er ansvarligt for et skibs drift, dels kontrolleres af myndighederne i det land, hvor selskabet udøver sin virksomhed;

---

[1] EFT L 157, 7.7.1995, s. 1.

4. ISM-koden yder et væsentligt bidrag til sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet i Fællesskabets farvande;

5. Rådets forordning (EF) nr. 3051/95[2] af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger sigter mod fremskyndet obligatorisk anvendelse af ISM-koden for al ro-ro-passagerfærgesejlads til eller fra europæiske havne, uanset hvilket flag der føres;

6. den 1. juli 1998 træder ISM-koden i kraft på internationalt plan for alle passagerskibe, olie- og kemikalietankskibe, massegodsskibe og højhastighedsskibe på 500 BRT eller mere;

7. på internationalt plan er selskaberne og flere flagstaters administrationer kommet bagud med iværksættelsen af ISM-koden, hvad der giver anledning til stærk bekymring for søfartssikkerheden og miljøbeskyttelsen;

8. i Fællesskabet er det nødvendigt at træffe udvidede kontrolforanstaltninger for at leve op til ISM-kodens forpligtelser, så snart de træder i kraft, og disse foranstaltninger må indbefatte tilbageholdelse af ethvert skib uden fornødne ISM-certifikater;

9. foreligger der ikke andre alvorlige fejl eller mangler, der gør det berettiget, at et skib tilbageholdes, bør den pågældende medlemsstat have lov til at ophæve tilbageholdelsen af skibet, som dog bør have forbud mod at anløbe Fællesskabets havne, så længe de manglende certifikater ikke er udstedt i overensstemmelse med ISM-koden;

10. direktiv 95/21/EF bør kunne ændres ved en forenklet procedure, når det drejer sig om at tage hensyn til ændringer i de internationale konventioner og det MOU, der er omhandlet i artikel 2; den i direktivets artikel 18 fastlagte procedure forekommer bedst egnet til indførelse af sådanne ændringer; artikel 19 bør suppleres for at muliggøre dette;

- UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 95/21/EF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2, stk. 1, ændres udtrykket "som er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv" til "som er gældende den 1. juli 1998".

---

2 EFT L 320, 30.12.1995, s. 14.

2. Som artikel 9a indsættes:

"Artikel 9a

Fremgangsmåde ved fravær af ISM-certifikater

1. Viser det sig under en inspektion, at der ikke foreligger en kopi af overensstemmelsesattestering eller certifikat udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden), sørger myndighederne for, at skibet tilbageholdes.

2. Hvis der under inspektionen ikke viser sig andre alvorlige fejl eller mangler, der gør det berettiget, at skibet tilbageholdes, kan myndighederne tillade skibet at forlade havnen. Når en sådan afgørelse træffes, underretter myndighederne omgående de andre medlemsstaters myndigheder herom.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at ethvert skib, der får tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat under de i stk. 2 omhandlede omstændigheder, får anløbsforbud i alle Fællesskabets havne, indtil rederen over for myndighederne i den medlemsstat, hvor tilbageholdelsen fandt sted, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet råder over gyldige certifikater udstedt i overensstemmelse med ISM-koden."

3. I artikel 19 indsættes som litra c:

"c) at sikre, at senere ændringer til de internationale konventioner og det MOU, der er nævnt i artikel 2, stk. 1 og 2, kan anvendes i henhold til dette direktiv, når ændringerne er trådt i kraft."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. juli 1998. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på den tyvende dag, efter at det er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 4

1. Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

ISSN 0254-1459

KOM(97) 416 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07 04 05 14**

Katalognummer : CB-CO-97-421-DA-C

ISBN 92-78-23708-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg

10