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)

(97/C 264/06)

(EØS-relevant tekst)

KOM(97) 416 endelig udg. — 97/0215(SYN)

(Forelagt af Kommissionen den 28. juli 1997)

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;

(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 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger [2] 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;

[1] EFT nr. L 157 af 7. 7. 1995, s. 1.

[2] EFT nr. L 320 af 30. 12. 1995, s. 14.

(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) 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 tyvendedagen, efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.