



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 05.08.2003
KOM(2003) 478 endelig

2003/0180 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND OG BERETTIGELSE

I marts 1991 vedtog Rådet forordning (EØF) nr. 613/91 om overførsel af skibe fra ét register til et andet inden for Fællesskabet. Forordning (EØF) nr. 613/91 søger at formindske de omkostninger og administrative procedurer, som er forbundet med registerskifte i Fællesskabet, og således give Fællesskabets søfart bedre konkurrenceevne, samtidig med at søfartssikkerheden bevares i overensstemmelse med de internationale konventioner.

Forordningen skaber ligevægt mellem hensynet til det indre marked (ophævelse af tekniske hindringer for overflytning af skibe mellem medlemsstaterne) og kravene til søfartssikkerhed (et højt skibssikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau). Grundtanken er at få IMO-konventionens sikkerhedsstandarder anerkendt som fyldestgørende på europæisk plan.

Ifølge forordningen mistede medlemsstaterne retten til af tekniske grunde, der fremgår af de tre IMO-konventioner (1974 SOLAS, LL66 og MARPOL 73/78), at afslå registrering af fragtskibe, som er registreret i andre medlemsstater, opfylder kravene i disse konventioner og er i besiddelse af gyldige attester og godkendt udrustning. På disse betingelser kan skibene således optages alene ud fra den forudsætning, at flagstatens søfartsmyndigheder ved inspektion bekræfter, at deres faktiske tilstand er i overensstemmelse med attesterne. Tilbageværende uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne med hensyn til fortolkning af de krav og bestemmelser, konventionerne overlader til parternes skøn, henvises derefter til afgørelse i Kommissionen med bistand fra et udvalg bestående af medlemsstaternes repræsentanter under Kommissionens forsæde.

Da det er mere end ti år siden, forordning (EØF) nr. 613/91 trådte i kraft (1. januar 1992), vil det være hensigtsmæssigt at søge at forbedre Fællesskabets regler for overflytning af skibe. Der er tre grunde hertil:

- For det første er der lovgivningens omfattende udvikling på både internationalt og fællesskabsplan, siden forordningen blev vedtaget. Ikke blot har IMO siden da ændret de relevante internationale konventioner og vedtaget resolutioner i tilknytning til dem, men hvad der er nok så vigtigt, er der blevet vedtaget en vidtfavnende fællesskabslovgivning for søfartssikkerhed siden forordningens ikrafttrædelse. Akter, der kan have indflydelse på forordningens anvendelsesområde, som Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe¹, eller på udformningen af nogle af dens bestemmelser, som Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed², Rådets 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 ombord (havnestatskontrol)³ og Rådets direktiv 96/98/EF om udstyr på skibe⁴ er blevet vedtaget og

¹ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2003/./EF (EFT L ...,, s. ..).

² EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

³ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

⁴ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

endda selv ændret, i nogle tilfælde betydeligt, uden at der er skabt nogen formel sammenhæng med forordningen

- For det andet er der en række grunde, som knytter sig til erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 613/91. Kommissionens oplysninger om forordningens gennemførelse bygger fortrinsvis på data, som er indsamlet i fasen forud for indledning af overtrædelsesprocedure efter klage fra erhvervsdrivende, og på indlæg fra EF-skibsredere, der har peget på problemer som uoverensstemmende fortolkninger af konventionerne og forholdet mellem overflytning af skibe og flagstaternes rettigheder, og som bl.a. opfordrer til at udvide forordningens anvendelsesområde, så den kommer til at omfatte passagerskibe

- Endelig vil de nuværende vanskeligheder sandsynligvis vokse i forbindelse med den forestående udvidelse af Unionen og derfor få betydelige kvantitative og kvalitative virkninger på EF's flåde. De vil desuden gøre sig stærkere gældende, efterhånden som rederne kan indgive et voksende antal ansøgninger om overflytning af skibe fra ét register til et andet i Fællesskabet.

2. FORSLAGETS INDHOLD

Almindelige forhold

Forslaget går ud på at foretage forbedringer på tre hovedområder:

- Udvidelse af forordningens anvendelsesområde til at omfatte passagerskibe
- Bedre sammenhæng med Fællesskabets øvrige lovgivning for søfartssikkerhed
- Udbygning af samarbejdet mellem de nationale søfartsmyndigheder.

Udvidelse af forordningens anvendelsesområde til at omfatte passagerskibe

Forordning (EØF) nr. 613/91 finder ifølge artikel 2 anvendelse på fragtskibe (på 500 bruttoregister tons og derover). Da forordningen blev vedtaget, blev det drøftet, om den også skulle omfatte passagerskibe. Til slut konkluderede Kommissionen og medlemsstaternes eksperter imidlertid, at det på grund af passagerskibenes særlige anvendelse og karakter (yderligere konstruktionskrav) og de afvigende fortolkninger af konventionerne, ikke på dette tidspunkt var hensigtsmæssigt at lade passagerskibe indgå i forordningens anvendelsesområde. Som det fremgik af begrundelsen til forordningsforslaget, forpligtede Kommissionen sig imidlertid til snarest muligt at foretage fornyet undersøgelse af denne mulighed. I 1996 erklærede Kommissionen i begrundelsen til forslaget til direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, at den ville fremsætte forslag til ændring af forordningen for at udvide dens anvendelsesområde til passagerskibe.

Siden forordning (EØF) nr. 613/91 blev vedtaget, er den internationale ordning for passagerskibe blevet udbygget og forbedret gennem et betydeligt antal IMO-ændringer til 1974 SOLAS og øget overensstemmelse mellem fortolkningerne af konventionens regler og standarder. Med vedtagelsen af direktiv 98/18/EF blev der indført en harmoniseret teknisk ordning i hele Fællesskabet for passagerskibe, som er bygget efter den 1. juli 1998 og sejler i indenrigssejls. Denne ensartede ordning blev underbygget med vedtagelsen den 14. april

2003 af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/24/EF om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁶.

Ud fra et teknisk synspunkt er der ikke noget uigendriveligt argument for at bruge forskellige standarder for passagerskibe, afhængigt af om de benyttes til indenrigssejlad eller international sejlad. Når det drejer sig om at opfylde en flagstats forpligtelser, bruger de fleste af EU's nationale myndigheder og de klassifikationsselskaber, der optræder på deres vegne, de samme standarder for inspektion af passagerskibe uden at skelne mellem, om de benyttes til indenrigssejlad eller international sejlad.

Denne praksis og forbedringen af den internationale ordning for passagerskibe samt den voksende overensstemmelse mellem fortolkningerne af 1974 SOLAS har fået Kommissionen til at foreslå, at ordningen for registerskifte i forordning (EØF) nr. 613/91 udvides til at omfatte alle passagerskibe, der er bygget på skæringstidspunktet i direktiv 98/18/EF (den 1. juli 1998) eller efter det, eller som er bygget før dette tidspunkt, men har fået attest på, at de opfylder kravene i 1974 SOLAS for skibe, der er bygget den 1. juli 1998 eller senere.

Bedre sammenhæng med Fællesskabets øvrige lovgivning for søfartssikkerhed

Størstedelen af Fællesskabets lovgivning for søfartssikkerhed er vedtaget senere end forordning (EØF) nr. 613/91. Det er derfor vigtigt at sørge for, at der er en rimelig sammenhæng mellem den nye forordning og en lang række andre fællesskabsakter, det gælder ikke mindst:

- Direktiv 94/57/EF om klassifikationsselskaber. Det sker ved en direkte henvisning til dette direktiv for at definere begrebet "anerkendte organisationer"
- Direktiv 96/98/EF om udstyr på skibe. Det sker ved en direkte henvisning til dette direktiv, når typegodkendt udstyr omtales (artikel 4, stk. 1)
- Direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Forbindelsen er nødvendig for at forhindre, at gennemførelsen af artikel 7b (afslag på adgang til EU's havne) får utilsigtede følger for overflytningen af skibe fra ét register til et andet. Skibe, som nægtes adgang, er ikke omfattet af forordningens anvendelsesområde.

Udbygning af samarbejdet mellem de nationale søfartsmyndigheder

Ifølge artikel 2, litra b, i forordning (EF) nr. 613/91 kan kun skibe, som har været i aktiv drift under en medlemsstats flag i mindst seks måneder, overflyttes til en anden medlemsstats register på grundlag af forordningen.

Ved nærmere eftertanke forekommer det mere hensigtsmæssigt at udskifte en sådan vilkårlig seks måneders "karantæne" med en bestemmelse, som svarer til dem, der gælder for aftaler om klassificeringsoverførsel. En sådan bestemmelse kræver øget samarbejde mellem de søfartsmyndigheder, som er indblandet i et skibs overflytning fra et register til et andet i Fællesskabet. Efter de nye regler skal frameldingsregistrets søfartsmyndigheder oplyse tilmeldingsregistrets søfartsmyndigheder om eventuelle forbedringer, de har krævet for at

⁵ EFT L 123 af 17.5.2003, s.22

⁶ EFT L 123 af 17.5.2003, s.18

registrere skibet eller forny dets attester, og om eftersyn, som skulle have fundet sted, og overlade dem skibets journaler. Dette forventes at lette registerskiftet yderligere og medvirke til, at modtagerregistrets søfartsmyndigheder kan foretage inspektion inden for en kortere frist.

Særlige forhold

Artikel 1

Den første artikel fastslår, at forordningens formål er at finde en passende ligevægt mellem hensynet til det indre marked (fri overførsel af skibe) og kravene til søfartssikkerhed (et højt søfartssikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau).

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner på forordningens vigtigste begreber. Definitionerne bygger på IMO SOLAS Konventionen (Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen). Definitionerne i forbindelse med passagerskibe, som er nødvendige på grund af forordningens udvidede anvendelsesområde, er i overensstemmelse med definitionerne i direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

Punkt a er i overensstemmelse med ændringerne af artikel 8, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2099/2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS).

Artikel 3

Artikel 3 fastlægger forordningens anvendelsesområde. Forordningen gælder for fragtskibe på samme betingelser som i forordning (EØF) nr. 613/91 og for passagerskibe, som er bygget den 1. juli 1998 eller senere og har fået attest på, at de opfylder kravene i 1974 SOLAS for skibe, der er bygget den 1. juli 1998 eller senere.

Skibe, som har fået afslag på adgang til europæiske havne i overensstemmelse med artikel 7b i direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, er udelukket fra forordningens frie overflytningsordning i det tidsrum, forbuddet mod at anløbe EU-havne gælder. Denne bestemmelse er nødvendig for det tilfælde, at nogle medlemsstater, ikke mindst efter Unionens umiddelbart forestående udvidelse, eventuelt kommer på Paris-memorandumets sorte liste. Den foreslåede løsning, hvor udelukkelse begrænses til de overtrædende fartøjer, forekommer tilstrækkelig til, at man kan tage sig af de forholdsvis få "ydertilfælde", som forventes.

Artikel 4

Artikel 4 inderholder medlemsstaternes vigtigste forpligtelser i forbindelse med registerskifte og skaber samtidig tilstrækkelig sammenhæng med direktiv 96/98/EF om udstyr på skibe.

Stk.2 fastsætter øget samarbejde mellem frameldingsregistrets og tilmeldingsregistrets søfartsmyndigheder. De første skal navnlig underrette de sidste om eventuelle forbedringer, de har forlangt for at registrere skibet eller forny dets attester, og om eftersyn, som skulle have fundet sted.

Tilmeldingsregisterets søfartsmyndigheder bevarer retten til begrænset inspektion for at sikre, at fartøjet opfylder konventionens standarder for sikkerhed og forebyggelse af havforurening. Forpligtelsen til at foretage en sådan inspektion inden for en rimelig frist og henvise sagen til Kommissionen, hvis overensstemmelse med attesterne og overensstemmelseserklæringerne ikke kan godtgøres, bliver tydeliggjort.

Artikel 5

Denne artikel fastsætter bestemmelser for udstedelse og fornyelse af attester. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 613/91.

Artikel 6

Denne artikel drejer sig om Kommissionens rolle, hvis en medlemsstat afslår registrering, og om den bistand, USS-udvalget skal give i forbindelse med fortolkning og gennemførelse af forordningen. Der er ikke foretaget væsentlige ændringer i forhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 613/91. Navnlige er sikkerhedsklausulen i tilfælde af alvorlig sikkerhedsrisiko eller miljøfare, som bygger på traktatens artikel 95 og 174, blevet bibeholdt.

Artikel 7

Denne artikel handler om det udvalg, som skal bistå Kommissionen med fortolkning og gennemførelse af forordningen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002 (USS).

Artikel 8

Artikel 8 forpligter medlemsstaterne til at give formelle, men kortfattede årlige tilbagemeldinger om forordningens gennemførelse.

Artikel 9

Denne artikel henviser til ændring af konventionerne i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002 (USS).

Artikel 10

For at gøre sagen klar og enkel forekom det mere hensigtsmæssigt at ophæve forordning (EØF) nr. 613/91 og udskifte den med den her foreslåede end at ændre de fleste af dens artikler.

Artikel 11

Ingen bemærkninger.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁸,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁹,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁰, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre markeds oprettelse og funktion kræver, at de tekniske hindringer for overflytning af fragt- og passagerskibe mellem medlemsstaternes registre fjernes. Det er også nødvendigt at træffe foranstaltninger for at gøre overflytning af fragt- og passagerskibe lettere i Fællesskabet og begrænse omkostningerne og de administrative procedurer i forbindelse med registerskifte, og således forbedre driftsforholdene og den europæiske søfarts konkurrencestilling.
- (2) Det er samtidig nødvendigt at skabe et højt skibssikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med de internationale konventioner.
- (3) Kravene i den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (1974 SOLAS), den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 1966) og den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, senest ændret ved protokollen af 1978 (MARPOL 73/78), indebærer et højt skibssikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. Den internationale konvention af 1969 om måling af skibe indeholder et ensartet system for måling af handelsskibes tonnage.
- (4) Den internationale ordning for passagerskibe er blevet udbygget og forbedret ved, at den internationale søfartsorganisation (IMO) har vedtaget en lang række ændringer til

⁷ EFT C [...] [...], s.[...]

⁸ EFT C [...] [...], s.[...]

⁹ EFT C [...] [...], s.[...]

¹⁰ EFT C [...] [...], s.[...]

1974 SOLAS, og ved øget overensstemmelse mellem fortolkningerne af konventionens regler og standarder.

- (5) Overflytning af skibe, der fører medlemsstaternes flag, mellem medlemsstaternes registre bør derfor ikke hindres af tekniske forhold, hvis skibene af medlemsstaterne eller på deres vegne af de organisationer, som er anerkendt ifølge Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed¹¹, har fået attest på, at de opfylder bestemmelserne i de relevante internationale konventioner.
- (6) For at sikre, at tilmeldingsregistrets søfartsmyndigheder træffer en hurtig og velbegrunderet afgørelse, skal frameldingsregistrets søfartsmyndigheder give dem alle relevante oplysninger om skibets tilstand og udrustning. Tilmeldingsregistrets søfartsmyndigheder skal dog kunne foretage inspektion af skibet for at bekræfte dets tilstand og udrustning.
- (7) Skibe, som er blevet nægtet adgang til europæiske havne i henhold til artikel 7b i direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol¹², bør ikke have mulighed for overflytning til et andet register i Fællesskabet, før forbuddet er ophævet;
- (8) De relevante internationale konventioner overlader en række vigtige fortolkningsspørgsmål til parternes skøn. På grundlag af deres egne fortolkninger udsteder medlemsstaterne attester til alle skibe, der fører deres flag og omfattes af de relevante internationale konventioner, attester hvori det bekræftes, at de opfylder disse bestemmelser. Medlemsstaterne benytter nationale tekniske forskrifter, hvorefter nogle indeholder andre krav end konventionerne og de dertil knyttede tekniske standarder. Der bør derfor indføres en hensigtsmæssig procedure, hvorefter de uoverensstemmelser mellem fortolkningerne af de nuværende krav, som kan opstå ved anmodning om registerskifte, kan ophæves.
- (9) For at denne forordnings gennemførelse kan overvåges, bør medlemsstaterne give Kommissionen kortfattede årsrapporter.
- (10) De foranstaltninger, der kræves for at gennemføre denne forordning, bør træffes i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹³.
- (11) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 613/91 af 4. marts 1991 om overførsel af skibe fra ét register til et andet inden for Fællesskabet¹⁴ udbygges og udvides i betydeligt omfang af nærværende forordning. Forordning (EØF) nr. 613/91 bør derfor ophæves -

¹¹ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s.53).

¹² EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ EFT L 68 af 15.3.1991, s. 1. Forordning, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at fjerne de tekniske hindringer for overflytning af fragt- og passagerskibe mellem medlemsstaternes registre og samtidig sikre et højt skibssikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med de internationale konventioner.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "Konventioner": Den Internationale Konvention af 1974 om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen (1974 SOLAS), Den Internationale Konvention af 1996 om lastelinjer (LL66), Den Internationale Konvention af 1969 om måling af skibe og Den Internationale Konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78) i de ajourførte versioner og Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) dertil knyttede bindende resolutioner.
- b) "Krav": Konventionernes krav til sikkerhed og forureningsforebyggelse.
- c) "Attester": Attester, der udstedes af en medlemsstat eller på dennes vegne af en anerkendt organisation i overensstemmelse med konventionerne.
- d) "Passagerskib": Et skib, som befordrer over tolv passagerer.
- e) "Passager": Alle andre end
 - i) Kaptajnen og besætningsmedlemmerne eller andre personer, som i en bestemt egenskab er ansat eller beskæftiget ombord på et skib med henblik på dets drift
 - ii) Børn under et år
- f) "Indenrigssejlads": Sejlads i farvandet mellem en havn i en medlemsstat og en anden havn i den samme medlemsstat eller tilbage til den første.
- g) "International sejlads": Sejlads i farvandet mellem en havn i en medlemsstat og en havn uden for denne medlemsstat eller omvendt.
- h) "Fragtskib": Et skib på 500 bruttoregistertons og derover, som ikke er et passagerskib.
- i) "Anerkendt organisation": En organisation, som er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 94/57/EF.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for:
 - a) Fragtskibe med gyldige attester, som
 - i) er bygget den 25. maj 1980 eller senere
 - ii) er bygget før dette tidspunkt, men af en medlemsstat eller en anerkendt organisation, der optræder på dennes vegne, har fået attest på, at de opfylder forskrifterne for nye skibe i 1974 SOLAS eller, for kemikalie- og gastankskibes vedkommende, de relevante standarder for skibe, som er bygget den 25. maj 1980 eller senere
 - b) Passagerskibe i indenrigssejlads og/eller international sejlads med gyldige attester, som
 - i) er bygget den 1. juli 1998 eller senere
 - ii) er bygget før dette tidspunkt, men af en medlemsstat eller en anerkendt organisation, der optræder på dennes vegne, har fået attest på, at de opfylder forskrifterne for skibe, som er bygget den 1. juli 1998 eller senere,
 - i direktiv 98/18/EF, når det drejer sig om skibe i indenrigssejlads
 - i 1974 SOLAS, når det drejer sig om skibe i international sejlads.
2. Denne forordning gælder ikke for skibe, der i henhold til artikel 7b i direktiv 95/21/EF ikke har tilladelse til at anløbe medlemsstaternes havne.

Artikel 4

Registerskifte

1. Medlemsstaterne kan ikke af tekniske grunde, der bygger på konventionerne, afslå at registrere et skib, som er registreret i en anden medlemsstat, opfylder kravene og er i besiddelse af gyldige attester og af udrustning, der er godkendt eller typegodkendt i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe¹⁵.

For at kunne opfylde deres forpligtelser i henhold til regionale miljøaftaler, som er ratificeret før den 1. januar 1992, kan medlemsstaterne opstille yderligere regler i overensstemmelse med konventionernes fakultative bilag.
2. Ved modtagelse af en anmodning om registerskifte overlader frameldingsregistrets søfartsmyndigheder tilmeldingsregistrets søfartsmyndigheder alle relevante

¹⁵ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25. Direktiv, senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s.53).

oplysninger om skibet, navnlig om dets tilstand og udrustning. Disse oplysninger skal omfatte skibets journaler og eventuelt en liste over de forbedringer, frameldingsregisteret har krævet for at registrere skibet eller forny dets attester, og om eftersyn, som skulle have fundet sted. Søfartsmyndighederne samarbejder for at sikre korrekt udførelse af disse bestemmelser.

3. Tilmeldingsregisterets søfartsmyndigheder kan foretage inspektion af skibet for at godtgøre, at dets faktiske tilstand og udrustning svarer til attesterne og til de overensstemmelseserklæringer, som omtales i artikel 3.

Inspektionen skal foretages inden for en rimelig frist.

Hvis tilmeldingsregisterets søfartsmyndigheder efter inspektionen ikke kan fastslå overensstemmelse med attesterne og overensstemmelseserklæringerne, underretter de Kommissionen i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1.

Artikel 5

Attester

Ved overflytning udsteder tilmeldingsregisterets søfartsmyndigheder attester på samme betingelser som dem, der gælder for skibe under frameldingsregisterets medlemsstats flag.

Hvis der ikke på tidspunktet for fornyelse, forlængelse eller ændring af attesterne stilles nye krav til eksisterende skibe, kan tilmeldingsregisterets søfartsmyndigheder ikke underkaste dem andre krav end dem, der er fastsat for attesternes oprindelige løbetid.

Artikel 6

Afslag på overflytning og fortolkning

1. Tilmeldingsregisterets medlemsstat underretter straks Kommissionen om afslag på udstedelse af nye attester på grund af indbyrdes afvigende fortolkninger af de krav eller bestemmelser, konventionerne overlader til parternes skøn.

Hvis Kommissionen ikke inden en måned får besked om, at de pågældende medlemsstater er nået til enighed, iværksætter den foranstaltninger til at kunne træffe en afgørelse efter proceduren i artikel 7, stk. 2.

2. Hvis en medlemsstat ikke mener, at et skib kan registreres i henhold til artikel 4 på grund af alvorlig fare for søfartssikkerheden eller miljøet, og problemet ikke omfattes af stk. 1, kan registreringen udsættes i et tidsrum på højst tre måneder.

Medlemsstaten bringer straks sagen til Kommissionens kundskab og angiver grundene til at udsætte registreringen. Udsættelsen bekræftes eller tilbagekaldes efter proceduren i artikel 7, stk. 2.

3. Kommissionen kan rådføre sig med udvalget i artikel 7 i alle spørgsmål i forbindelse med denne forordnings fortolkning og gennemførelse, ikke mindst for at sikre, at standarderne for søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse ikke indskrænkes.

Artikel 7

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), som blev nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

Artikel 8

Rapport

Medlemsstaterne afleverer hvert år en kortfattet rapport om denne forordnings gennemførelse til Kommissionen. Rapporten skal indeholde statistiske data om overflytningen af skibe, angive særlige foranstaltninger, som er truffet for at gennemføre denne forordning, herunder foranstaltninger for oplysninger til de erhvervsdrivende, og anføre, hvilke vanskeligheder gennemførelsen har mødt.

Artikel 9

Ændring

Ændringer af konventionerne kan i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002 udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.

Artikel 10

Ophævelse

Rådets forordning (EØF) nr. 631/91 ophæves.

Artikel 11

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter sin offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

Område: Søtransport

Aktivitet: Forbedring af Fællesskabets regler for søfartssikkerhed

TITEL:

**FORSLAG TIL FORORDNING OM OVERFØRSEL AF FRAGT- OG PASSAGERSKIBE MELLEM
REGISTRENE I FÆLLESSKABET**

**DEN FORESLÅEDE FORANSTALTNING FÅR IKKE FINANSIELLE FØLGER FOR
FÆLLESSKABETS BUDGET**

1. BUDGETPOST

FINDER IKKE ANVENDELSE

2. OVERALL FIGURES

2.1. TOTAL ALLOCATION FOR ACTION (PART B): € MILLION FOR COMMITMENT

NOT APPLICABLE

2.2. Period of application:

NOT APPLICABLE

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

NOT APPLICABLE

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) *(see point 6.1.1)*

€ million *(to three decimal places)*

	Year [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Commitments							
Payments							

(b) Technical and administrative assistance and support expenditure(see point 6.1.2)

Commitments							
Payments							

Subtotal a+b							
Commitments							
Payments							

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (see points 7.2 and 7.3)

Commitments/ payments							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL a+b+c							
Commitments							
Payments							

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

[X] Proposal is compatible with existing financial programming.

Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5. Financial impact on revenue:¹⁶

[X] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

OR

¹⁶ For further information, see separate explanatory note.

Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

(NB All details and observations relating to the method of calculating the effect on revenue should be shown in a separate annex.)

(€ million to one decimal place)

Budget line		Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action						
				[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]	
		<i>a) Revenue in absolute terms</i>								
		<i>b) Change in revenue</i>	Δ							

(Please specify each budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

NOT APPLICABLE

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Comp/ Non-comp	Diff/ Non-diff	YES/ NO	YES/NO	YES/NO	No

4. RETSGRUNDLAG

Traktatens artikel 80, stk. 2.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention ¹⁷

5.1.1. Mål

Yderligere fremme overflytningen af skibe mellem registrene i Fællesskabet. Øge EU-søfartens konkurrencedygtighed og samtidig overholde internationale standarder for søfartssikkerhed.

5.1.2. Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Finder ikke anvendelse

¹⁷ For further information, see separate explanatory note.

5.1.3. *Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering*

Finder ikke anvendelse

5.2. Indsatsområder og nærmere bestemmelse for støtten

Finder ikke anvendelse

5.3. Gennemførelsesmetoder

Forvaltning foretages direkte af Kommissionen ved hjælp af fastansat personale (som allerede forefindes)

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part B - (over the entire programming period)

NO FINANCIAL IMPACT - Points 6.1.1. to 6.2: Not applicable.

6.1.1. Financial intervention

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Action 1							
Action 2							
etc.							
TOTAL							

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. years]	Total
1) Technical and administrative assistance							
a) Technical assistance offices							
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>							
Subtotal 1							
2) Support expenditure							
a) Studies							
b) Meetings of experts							
c) Information and publications							
Subtotal 2							
TOTAL							

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part B (over the entire programming period)¹⁸

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Action 1</u>				
- Measure 1				
- Measure 2				
<u>Action 2</u>				
- Measure 1				
- Measure 2				
- Measure 3				
etc.				
TOTAL COST				

If necessary explain the method of calculation

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

Ingen virkninger for personaleudgifterne. Forvaltes af det nuværende personale. 7.1 og 7.2 finder ikke anvendelse.

Ingen særlige virkninger for de administrative udgifter. Udvalget i den ændrede forordning er aldrig trådt sammen (ikke siden 1991). Eventuelle spørgsmål tages op i udvalget for sikkerhed til søs (USS), som beskæftiger sig med spørgsmål, der rejses i forbindelse med en række direktiver og forordninger om søfartssikkerhed. 7.3 finder ikke anvendelse.

¹⁸ For further information, see separate explanatory note.

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A				<i>If necessary, a fuller description of the tasks may be annexed.</i>
	B				
	C				
Other human resources					
Total					

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials		
Temporary staff		
Other human resources (specify budget line)		
Total		

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions		
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees ¹		
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total		

The amounts are total expenditure for twelve months.

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	€
II.	Duration of action	years
III.	Total cost of action (I x II)	€

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

and

8.2. Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen "kortfattede årsrapporter" (artikel 8).

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Finder ikke anvendelse.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER DE SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER(SMV)

FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2003) 478 endelig

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Forslagets vigtigste formål er at styrke bestemte sider af ordningen i Rådets forordning (EØF) nr. 613/91 på baggrund af erfaringerne med dens gennemførelse. For at skabe juridisk klarhed og enkelhed ophæves forordning (EØF) nr. 613/91 og afløses af en ny tekst. En forordning er den mest hensigtsmæssige fællesskabsforanstaltning, når en allerede eksisterende forordning skal ændres.

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirker forslaget?
 - Hvilke virksomhedssektorer?
 - Rederier, der driver fragtskibe eller passagerskibe i indenrigssejls i medlemsstaterne.
 - Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel).
 - En række virksomheder af forskellig størrelse vil blive berørt, fra rederier, der ejer et enkelt skib, til rederier med store flåder.
 - Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet.
 - I alle EU's medlemsstater, da alle nationale regeringer berøres i deres egenskab af flagstater.
3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Der kræves ingen særlige foranstaltninger. Forordningen skal fremme overflytningen af skibe i Fællesskabet yderligere

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Formindskelsen af omkostningerne og indskrænkningen af de administrative procedurer i forbindelse med registerskifte forventes at få positive virkninger på konkurrenceevnen.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

Nej.

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

Følgende organisationer er blevet indbudt til og har deltaget i samrådsmøderne:

- EF-rederiforeningen (ECSA)
- Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF)
- Klassifikationsselskabernes Internationale Sammenslutning (IACS).

Interessegrupperne gav udtryk for støtte til Kommissionens forslag, især til anvendelsesområdet udvidelse til passagerskibe og til ophævelse af forpligtelsen til at føre en medlemsstats flag i mindst seks måneder for at kunne benytte forordningens bestemmelser om frit registerskifte.