



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.6.2008
KOM(2008) 208 endelig

2005/0238 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv om havnestatskontrol (omarbejdning)**

(forelagt af Kommissionen)

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol (omarbejdning)

1. SAGSFORLØB

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet: 24.1.2006
[dokument KOM(2005) 588 endelig – 2005/0238 (COD)]

Udtalelse afgivet af Regionsudvalget: 15.6.2006

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 13.9.2006

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: 25.4.2007

Ændret forslag fremsendt:

Fælles holdning vedtaget:

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget til omarbejdning af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol indgår i en række af foranstaltninger, der skal styrke og supplere den eksisterende lovgivning om sikkerhed til søs.

Det er nødvendigt at konsolidere direktivet i én tekst for at gøre teksten mere sammenhængende, men derudover ønsker Kommissionen også at gennemføre en tilbunds gående reform af det eksisterende system for havnestatskontrol for at kunne koncentrere sig om substandard skibe, der påfører den europæiske flåde, som er af høj kvalitet, illoyal konkurrence.

Formålet er for det første at erstatte målet om, at hver enkelt medlemsstat skal kontrollere 25 % af alle skibe, med et fælles mål for hele EU om at kontrollere alle skibe, og for det andet at foretage hyppigere inspektioner på skibe med en høj risikoprofil. I dag er der alt for mange substandard skibe, der falder igennem nettet. Det nye system vil gøre det muligt at undgå dette, samtidig med at skibe af høj kvalitet belønnes med færre kontroller, hvilket også vil medvirke til, at ressourcerne kan anvendes mere effektivt.

De substandard skibe, der kun passerer de europæiske farvande uden at anløbe en havn, udgør en særlig risiko. Kommissionen vil derfor også styrke inspektionerne på skibe, der er opankret på åbent hav.

Kommissionen foreslår desuden, at man styrker ordningen med adgangsforbud for skibe ved at udvide den til alle kategorier af skibe, idet der indføres en minimumsperiode gældende for adgangsforbud og gives mulighed for at udstede et permanent adgangsforbud til skibe, som har fået to adgangsforbud, og som tilbageholdes en tredje gang. Kommissionen foreslår også, at der offentliggøres en sortliste over rederier med dårlige præstationer.

Endelig bygger forslaget tekniske aspekter på det ekspertarbejde, som er udført inden for rammerne af Parismemorandummet (Paris MoU) vedrørende havnestatskontrol.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

De vigtigste principper og bestemmelser, som Kommissionen har foreslået for gennemførelsen af den nye inspektionsordning, bakkes generelt op af Rådet i den fælles holdning, som blev vedtaget med enstemmighed (Malta undlod at stemme). Rådet støtter således denne nye ordning, som indebærer, at 100 % af skibene skal kontrolleres, og at der skal fokuseres på de dårligste skibe.

Kommissionen er enig i den fremgangsmåde, som Rådet har valgt med hensyn til fleksibilitet i den nye inspektionsordning. Denne mekanisme er vigtig for at sikre, at den nye ordning kan fungere på en tilstrækkeligt smidig måde. Med hensyn til det tilladte loft for ikke-udførte inspektioner mener Kommissionen dog, at en andel af ikke-udførte inspektioner på 5 %, sådan som den har foreslået, hvilket for øvrigt svarer til det, der er fastsat i det nuværende direktiv, er en realistisk tilgang. Kommissionen kan derfor ikke acceptere, at denne procentsats forhøjes til 10 % for skibe med en lav eller mellemhøj risiko, sådan som Rådet har fastsat det, da det ville være en svækkelse af hovedformålet med den nye inspektionsordning, nemlig inspektion af alle skibe, der anløber havnene i Den Europæiske Union.

Rådet har dog fraveget Kommissionens forslag væsentligt på ét vigtigt område, idet det har fjernet det permanente adgangsforbud og erstattet det med et tidsbegrænset adgangsforbud, der kan ophæves efter 36 måneder på grundlag af en række kriterier. Kommissionen kan ikke støtte Rådets fremgangsmåde på dette punkt.

I mindre grad er den måde, hvorpå Rådet behandler spørgsmålet om inspektioner på ankerpladser i den fælles holdning, også problematisk. Rådet har valgt ikke at medtage skibe, der ligger for anker uden for havnene, i anvendelsesområdet for direktivet og nøjes med at henvise til begrebet havnenes jurisdiktion. Der er risiko for, at den konstruktion, som Rådet foreslår, vil blive fortolket forskelligt og restriktivt i de forskellige medlemsstater og muligvis vil medføre, at dette forslag bliver meningsløst. Kommissionen mener, at det er afgørende at kunne inspicere skibe på ankerpladser. Det ønskede Rådet for øvrigt også selv efter Prestigeulykken. De substandard skibe, der kun passerer de europæiske farvande uden at anløbe en havn, udgør en særlig risiko. En kontrol udført af havnestaten på ankerpladserne kan være den eneste måde at kontrollere disse skibe.

4. KOMMISSIONENS DETALJEREDE BEMÆRKNINGER

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105 og 106 udgør nyttige præciseringer af Kommissionens forslag,

bl.a. med hensyn til tekniske aspekter. Bestemmelserne om det eksisterende inspektionssystem, som er forældede, udgår fornuftigvis, mens bestemmelserne om den nye inspektionsordning præciseres yderligere under hensyntagen til udviklingen i det ekspertarbejde, som er blevet udført inden for rammerne af Parismemorandummet vedrørende havnestatskontrol.

4.2. 4.2 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, men som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100 og 103 udgør efter Kommissionens mening nyttige præciseringer af forslaget. Den beklager derfor, at Rådet ikke har medtaget disse ændringsforslag i sin fælles holdning.

Ændringsforslag 17, som indførte en definition af begrebet "havn", gjorde det (med en lille ændring af denne definition) muligt at medtage ankerpladser i anvendelsesområdet for direktivet.

Endelig støttede Kommissionen ændringsforslag 54 vedrørende adgangsforbud og specielt permanent adgangsforbud.

4.3. Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 73 tjener ikke noget formål, da det indfører en henvisning til en række opgaver, der skal udføres af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed; disse opgaver er allerede tilstrækkeligt beskrevet i den horisontale forordning nr. 1406/2002 om agenturet.

Ændringsforslag 91 om at reducere tidsintervallet for inspektion af lavrisikoskibe fra 24/36 til 24/30 måneder stemmer ikke overens med det generelle formål med Kommissionens forslag, som sigter mod at mindske den byrde, der følger af inspektionerne, for skibe af høj kvalitet.

Endelig er den del af ændringsforslag 34, 36 og 37, som vedrører de nærmere bestemmelser om fordelingen af inspektionerne mellem medlemsstaterne, ikke blevet medtaget, da de udelukker enhver mulighed for at anvende en fleksibilitetsordning ved gennemførelsen af inspektionerne. En sådan ordning er imidlertid nødvendig for at sikre, at den nye inspektionsordning kan fungere ordentligt.

5. KONKLUSION

Kommissionen noterer sig Rådets fælles holdning, som er vedtaget med enstemmighed, og som generelt hverken ændrer formålene med eller ånden i Kommissionens forslag, men den skal samtidig minde om, at den har en anden holdning til en række specifikke punkter, såsom det forhold, at det permanente adgangsforbud fjernes og erstattes af et tidsbegrænset adgangsforbud, og i mindre omfang til den fremgangsmåde, som Rådet har valgt vedrørende inspektioner på opankrede skibe, og forhøjelsen af det tilladte loft for ikke-udførte inspektioner fra 5 til 10 %.