



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.11.2008
KOM(2008) 830 endelig

2005/0238 (COD)

KOMMISSIONENS UDTALELSE

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringsforslag
til Rådets fælles holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om havnestatskontrol (omarbejdning)

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG i henhold til EF-traktatens artikel 250,
stk. 2

KOMMISSIONENS UDTALELSE

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringsforslag
til Rådets fælles holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om havnestatskontrol (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen. Kommissionen forelægger hermed sin udtalelse om Parlamentets 34 ændringsforslag.

2. SAGSFORLØB

Dato for fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet:	9.1.2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	13.9.2006
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	15.6.2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	25.4.2007
Dato for vedtagelse af fælles holdning (Malta afstod fra at stemme):	6.6.2008
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets andenbehandling:	24.9.2008

3. FORMÅLET MED FORSLAGET

Forslaget til det omarbejdede 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 har to formål: Det første er at konsolidere direktivet i en enkelt klar og sammenhængende tekst.

Det andet er en gennemgribende reform af det nuværende system, hvor den aktuelle ordning, der bygger på en kvantitativ tærskel, hvor hver medlemsstat kontrollerer 25 % af skibene, erstattes af et kollektivt mål, som betyder, at alle skibe, der anløber en EU-havn, inspiceres, og at der gennemføres flere inspektioner af skibe med en høj risikoprofil. De farligste skibe

inspiceres således hver 6 måned, medens skibe af høj kvalitet vil blive inspiceret med længere mellemrum.

Forslaget til det omarbejdede direktiv om havnestatskontrol tager behørigt hensyn til de konklusioner, som er nået af det midlertidige Mare-udvalg, der blev nedsat af Parlamentet efter Prestige-ulykken. Direktivet omfatter navnlig, at ordningen med adgangsforbud for skibe styrkes 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 forslagets tekniske aspekter på det ekspertarbejde, som er udført inden for rammerne af Parismemorandummet (Paris MoU) vedrørende havnestatskontrol.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen kan acceptere

4.1.1. Ændringsforslag, der kan accepteres i deres helhed

Kommissionen kan acceptere ændringsforslag 1, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 16, 26, 30, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 45 og 51.

4.1.2. Ændringsforslag, der delvis kan accepteres

De generelle mål for ændringsforslag 15, som præciserer direktivets anvendelsesområde i forbindelse med ankerpladser, kan accepteres. Der er dog visse elementer, som ikke kan accepteres i deres nuværende form, herunder navnlig bestemmelserne om, at lande, som ikke råder over søhavne, kan få dispensation fra at anvende direktivet, idet dette ikke kan overlades til en udvalgsprocedure, men bør tydeliggøres i den dispositive del, da det er en væsentlig del af instrumentet.

Med hensyn til den fleksibilitet, som medlemsstaterne har i forhold til deres inspektionsforpligtelser, indeholder ændringsforslag 19, 22 og 24 nyttige detaljer, som Kommissionen kan acceptere. Det kan dog ikke accepteres, at der slet ikke er nogen fleksibilitet med hensyn til inspektionsordningen. Det er væsentligt, at der er en vis fleksibilitet, så der kan tages højde for faktiske operationelle forhold og for at sikre, at de inspektioner, der skal udføres, er ligeligt fordelt mellem medlemsstaterne i forbindelse med opfyldelsen af det kollektive mål, nemlig en inspektionsrate på 100 %.

For så vidt angår adgangsforbud til medlemsstaternes havne, skelner ændringsforslag 31 med hensyn til forbudsregler ikke mellem skibe, der fører et flag fra stater på Paris MoU's sorte liste, og stater på den grå liste, ligesom det var tilfældet i Kommissionens oprindelige forslag. Kommissionen har dog accepteret Rådets fælles holdning, som har en mindre streng ordning for skibe på den grå liste.

Ændringsforslag 28, som handler om udvalgsproceduren til at fastlægge visse kriterier i forbindelse med skibes risikoprofil, kan accepteres, med undtagelse af visse dele, som allerede er underlagt udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 25 og 50, som pålægger skibe, som er genstand for en udvidet inspektion, at melde deres ankomst til havn, kan accepteres, undtagen det overdrevne og unyttige krav om at meddele oplysninger om alle havne, som skibet tidligere har anløbet. Ændringsforslag 4

sletter en betragtning, der er indsat af Rådet, og som handler om havnemyndighedernes fremsendelse af oplysninger til havnestatskontrolmyndighederne, såfremt de har tilstrækkelige ressourcer hertil. Det kan accepteres at slette forbeholdet, men resten af betragtningen kan bevares.

Ændringsforslag 33, som kan accepteres i princippet, opfordrer de kompetente myndigheder til at foretage en indledende vurdering af modtagne klager. Det yderligere krav om, at klagen skal være velbegrundet og specifik, udgør dog en overdreven begrænsning af klageadgangen.

Målene for ændringsforslag 43 om Kommissionens evaluering af direktivets gennemførelse kan accepteres. Fristen på 18 måneder, som Kommissionen får til at evaluere gennemførelsen af direktivet, er dog slet ikke tilstrækkelig. Det væsentligste arbejde består i en dybtgående analyse af virkningen af mekanismerne på det kollektive mål, nemlig at inspicere alle skibe, som anløber Fællesskabets havne. Inspektionsdataene skal indsamles og analyseres i en repræsentativ periode. Det tager mindst 36 måneder at foretage en korrekt evaluering.

Ændringsforslag 2 og 17 overtager elementer fra forslaget til et direktiv om skibsejeres erstatningsansvar, der udgør en del af den tredje pakke om sikkerhed til søs, og som Rådet endnu ikke er nået til enighed om. Kommissionen kan acceptere denne del af ændringsforslagene, dog indeholder de også nye elementer vedrørende fuld kompensation for tab i tråd med "forureneren betaler"-princippet, og disse kan ikke accepteres i deres nuværende form. Kommissionen bemærker, at Rådet nåede til enighed om forslaget til et direktiv om skibsejeres erstatningsansvar og om finansiel garanti den 9. oktober 2008.

4.1.3. Ændringsforslag, som Kommissionen kan acceptere i princippet og/eller med forbehold af ændret formulering

Definitionerne af "klage" (ændringsforslag 11) og "inspektionsdatabase" (ændringsforslag 13) kan accepteres, hvis formuleringen forbedres.

Ændringsforslag 27 og 49, der beskriver risikoprofilen og anvendelsesområdet for udvidet inspektion, kan accepteres, men må omformuleres (f.eks. "kan der udføres" i stedet for "udføres der"), så det fremgår, at der er tale om en beskrivelse og ikke en forpligtelse.

Ændringsforslag 34, som kræver, at inspektørerne informerer havnemyndighederne i tilfælde af en tilbageholdelse, kan i princippet accepteres, men må omformuleres, så den indgår i en større ramme for samarbejde mellem havnestatskontrolmyndighederne og havnemyndighederne.

Kommissionen støtter målet med ændringsforslag 35, som fremmer samarbejdet mellem medlemsstaterne i klagesager over tilbageholdelser eller adgangsforbud, men anser det for tilstrækkeligt at nævne dette mål i en betragtning.

Ændringsforslag 41 vedrører overførsel af skibes ankomst- og afsejlingstidspunkt til inspektionsdatabasen, og det kan accepteres, men de anførte frister for denne forekommer alt for korte.

4.2. Ændringsforslag, som afvises af Kommissionen

Ændringsforslag 8: (Vedrører ikke den danske tekst).

Ændringsforslag 9 indfører en definition for "havn", som ikke kan accepteres: Definitionen er ikke nyttig, og den er upassende, idet den også omfatter havnens landområde.

Ændringsforslag 10 og 23 fjerner medlemsstaternes fleksibilitet for så vidt angår ikke at udføre inspektioner om natten. Dette kan Kommissionen ikke acceptere. Der er brug for denne fleksibilitet, idet der kan være problemer med gennemførelsen eller personalets sikkerhed ved inspektioner om natten.

Ændringsforslag 18, som medtager alle de anløbne ankerpladser i beregningen af, hvor mange inspektioner der skal udføres af hver medlemsstat, kan ikke accepteres, da det pålægger medlemsstaterne en overdreven byrde af obligatoriske inspektioner.

Ændringsforslag 20 og 21, som fjerner de kompensationsmekanismer, der blev indført i den fælles holdning for at udligne inspektionsmængden mellem medlemsstaterne, kan ikke accepteres, idet de forstærker den bestående uligevægt i Fællesskabet. Uden en sådan mekanisme vil nogle medlemsstater få pålagt en meget stor inspektionsbyrde, medens andre på grund af trafikmønstret ville få svært ved at opfylde deres inspektionskvote.

Ændringsforslag 37 pålægger skibe, som ikke kan få udbedret fejl i inspektionshavnen, at sejle direkte til den nærmeste reparationshavn, dvs. uden at løbe ind i en anden havn. Dette krav er overdrevent og kan føre til sikkerhedsproblemer, f.eks. hvis der er brug for et mellemliggende stop i en havn for at losse farligt gods, der befinder sig ombord på et skib.

Ændringsforslag 46 gør det muligt at inspicere lavrisikoskibe efter 30 måneder i stedet for efter 36 måneder. Dette ændringsforslag er i modstrid med Kommissionens mål, som er at belønne skibe af høj kvalitet og mindske inspektionsbyrden for skibe med en lavrisikoprofil.

Kommissionen accepterer ikke ændringsforslag 47 og 48, som pålægger obligatorisk inspektion af skibe, der ikke har anmeldt deres ankomst i havn, og skibe, som ikke har fået korrigeret alle fejl. Det ville medføre en betydelig stigning i antallet af obligatoriske inspektioner, som skal udføres af de kompetente myndigheder, og ville være vanskeligt at administrere.

5. KONKLUSION

I henhold til artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten ændrer Kommissionen sit forslag som anført ovenfor.