

# EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

*Mødedokument*

30. november 2001

ENDELIG  
**A5-0440/2001**

**\*\*\*III**

## **BETÆNKNING**

om Forligsudvalgets fælles udkast til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af 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 om bord (havnestatskontrol)  
(PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001 – 2000/0065(COD))

Europa-Parlamentets delegation til Forligsudvalget

Ordfører: Mark Francis Watts

## **Tegnforklaring**

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede  
retsgrundlag)

## **Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst**

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
PROTOKOLSIDE .....	4
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING.....	5
BEGRUNDELSE.....	6

## PROTOKOLSIDE

På mødet den 30. november 2000 vedtog Parlamentet sin holdning ved førstebehandling til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af 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 om bord (havnestatskontrol) (KOM(2000) 142 - 2000/0065(COD)).

På mødet den 28. februar 2001 meddelte Parlamentets formand, at den fælles holdning var modtaget og henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (5179/1/2001 - C5-0074/2001).

På mødet den 16. maj 2001 vedtog Parlamentet ændringer til den fælles holdning.

Med skrivelse af 20. august 2001 meddelte Rådet, at det ikke var i stand til at godkende alle Parlamentets ændringer.

Rådets formand indkaldte efter aftale med Parlamentets formand til møde i Forligsudvalget den 18. september 2001.

På dette møde behandlede Forligsudvalget den fælles holdning på grundlag af Parlamentets ændringer.

Med skrivelse af 24. oktober 2001 meddelte Rådets formand Parlamentet, at det var nødvendigt at forlænge fristen for vedtagelse af retsakten, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 7.

På baggrund af senere triligmøder og delegationsmøder blev der opnået enighed ved brevveksling af 19. oktober 2001 og 24. oktober 2001.

På mødet den 24. oktober 2001 godkendte Parlamentets delegation enstemmigt forligsresultatet.

I afstemningen deltog: James L.C. Provan (næstformand og formand for delegationen), Konstantinos Hatzidakis (formand for Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme), Mark Francis Watts (ordfører), Sir Robert Atkins (for Georg Jarzembowski), Emmanouil Bakopoulos, Theodorus J.J. Bouwman (for Josu Ortuondo Larrea), Giovanni Claudio Fava (for Renzo Imbeni), Carmen Fraga Estévez (for Ingo Friedrich), Brigitte Langenhagen og Emmanouil Mastorakis.

Den 13. november 2001 konstaterede Forligsudvalgets formænd, at det fælles udkast var godkendt, jf. afsnit III, punkt 8, i den fælles erklæring om den praktiske gennemførelse af den nye fælles beslutningsprocedure<sup>1</sup>, og fremsendte det på alle officielle sprog til Parlamentet og Rådet.

Betænkningen indgivet den 30. november 2001.

## FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

---

<sup>1</sup> EFT C 148 af 28.5.1999, s. 1.

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Forligsudvalgets fælles udkast til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af 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 om bord (havnestatskontrol) (PE-CONS 3657/2001 – C5-0525/2001 – 2000/0065(COD))**

**(Fælles beslutningsprocedure: tredjebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Forligsudvalgets fælles udkast (PE-CONS 3657/2001 - C5-0525/2001),
  - der henviser til sin holdning ved førstebehandling<sup>1</sup> til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2000) 142<sup>2</sup>),
  - der henviser til Kommissionens ændrede forslag (KOM(2000) 850)<sup>3</sup>,
  - der henviser til sin holdning ved andenbehandling<sup>4</sup> til Rådets fælles holdning<sup>5</sup>,
  - der henviser til Kommissionens udtalelse om Parlamentets ændringer til den fælles holdning (KOM(2001) 339 - C5-0264/2001<sup>6</sup>),
  - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 5,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 83,
  - der henviser til betænkning fra sin delegation til Forligsudvalget (A5-0440/2001),
1. godkender det fælles udkast
  2. pålægger sin formand sammen med Rådets formand at undertegne retsakten, jf. EF-traktatens artikel 254, stk. 1;
  3. pålægger sin generalsekretær for sit ansvarsområde at undertegne retsakten og efter aftale med Rådets generalsekretær at foranledige, at den offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende;
  4. pålægger sin formand at sende denne lovgivningsmæssige beslutning til Rådet og Kommissionen.

---

<sup>1</sup> EFT C 228 af 13.8.2001, s. 133.

<sup>2</sup> EFT C 212 af 25.7.2000, s. 102.

<sup>3</sup> EFT C 154 af 29.4.2001, s. 67.

<sup>4</sup> Vedtagne tekster af 16.5.2001.

<sup>5</sup> EFT C 101 af 30.3.2001, s. 15.

<sup>6</sup> EFT C endnu ikke offentliggjort.

## BEGRUNDELSE

### Indledning

Som følge af olietankskibet Erikas forlis den 12. december 1999 anmodede Parlamentet og Rådet om en betydelig stramning af EU's bestemmelser om sikkerhed til søs. Kommissionen reagerede hurtigt på denne anmodning og forelagde tre forslag, som er kendt under betegnelsen Erika I-pakken, nemlig det forslag, der behandles her (havnestatskontrol), forslaget om klassifikationsselskaber (ordfører: Ortuondo), som har fulgt samme lovgivningsmæssige procedure, og endelig forslaget om indførelse af dobbeltskrog for olietankskibe og dermed forbud mod enkeltskrog (ordfører: Hatzidakis), som Parlamentet vil behandle og stemme om under samme mødeperiode. Erika II-pakken, der er til debat for øjeblikket, vedrører andre former for supplerende foranstaltninger med henblik på at sikre en mere langsigtet beskyttelse af europæiske farvande mod ulykker og forurening af havmiljøet.

Rådets direktiv 95/21/EF fastsætter havnestatskontrol med skibe i Fællesskabet, som bygger på ensartede procedurer for inspektion og tilbageholdelse. Der må tages hensyn til de ændringer, der er foretaget i konventioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) samt til udviklingen inden for rammerne af Paris-aftalememorandummet (MOU) om havnestatskontrol.

Et skib med strukturelle mangler øger risikoen for ulykker. Ulykker forårsaget af skibe, der transporterer bulklast med olie, kan få katastrofale følger for miljøet. Nogle skibe udgør en klar risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet på grund af deres ringe tilstand, det flag, de fører, og deres fortid. Dette gælder især skibe, der fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som "yderst risikabel" eller "risikabel".

Disse skibe bør derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan påvises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare. Der bør fastsættes retningslinjer indeholdende procedurer for forbud mod en sådan adgang og for ophævelse af et sådant forbud. Af hensyn til gennemsigtigheden bør listen over skibe, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, offentliggøres.

Skibe med en høj målfaktor (f.eks. olietankere) udgør en særlig stor risiko for ulykker eller forurening, hvorfor hyppig inspektion af disse skibe i anløbshavnene i Fællesskabet er nødvendig og berettiget. På nuværende tidspunkt er disse skibe ikke underkastet en tilstrækkelig streng inspektion, når de anløber europæiske havne. Medlemsstaterne bør kunne tilrettelægge de obligatoriske inspektioner så effektivt, at der opnås det bedst mulige resultat af en skrapere inspektionsordning.

### Første- og andenbehandling

Hele dette emne blev behandlet i betænkningen af Mark Watts (PES, UK), der indeholdt 8 ændringsforslag, og som blev vedtaget ved førstebehandlingen den 30. november 2000. Parlamentet støttede i store træk forslagetets målsætninger, men:

- mente, at det burde strammes op med hensyn til forbud mod visse skibe (sortlistede staters flag),

- slog til lyd for, at skibe skulle udstyres med VDR med henblik på at tilvejebringe oplysninger til brug for undersøgelser i tilfælde af ulykker; der er sket store teknologiske fremskridt inden for udstyr om bord, som kan registrere data om sejladser (voyage data recorder – VDR eller "sorte bokse") med henblik på at lette efterforskningen efter ulykker, og endelig
- stillede det også andre ændringsforslag vedrørende antallet af kvalificerede skibsinspektører og ekstra omkostninger i forbindelse med erstatningsansvar.

Den 26. februar 2001 vedtog Rådet sin fælles holdning. Den afspejlede medlemsstaternes bekymringer for fleksibiliteten ved udsigten til en øget arbejdsbyrde, men var samtidig udtryk for deres tilsagn om at ville styrke havnestatskontrollen i EU, navnlig med hensyn til udvidede inspektioner og procedurer for at nægte skibe adgang til havne i Fællesskabet.

Ved andenbehandlingen (den 16. maj 2001) vedtog Parlamentet 2 ændringsforslag om VDR og nødvendigheden af at give Rådets politiske tilsagn på dette område øjeblikkelig retskraft samt om evaluering af direktivets gennemførelse.

### **Direktivet i forligsfasen**

Rådet var ikke i stand til at acceptere alle Parlamentets ændringer, og EP's delegation blev konstitueret ved skriftlig procedure den 28. juni 2001.

Ændringen om evaluering af direktivets gennemførelse senest 36 måneder efter dets ikrafttræden blev accepteret af Rådet med en mindre redigering.

Den ændring, der tog sigte på at gøre det obligatorisk at nægte skibe, som ikke opfyldte kravet om VDR-udstyr, adgang til havne i Fællesskabet, blev forkastet. Argumentet herfor var, at den indebar en forvridning af direktivets formål, som var at fastslå, om et skib opfyldte de internationale krav, og ikke indirekte at stille yderligere krav til udstyr.

Der er afholdt to trilogrammer (den 11. september og 18. oktober) og to delegationsmøder (den 4. og 24. oktober). Forligsproceduren indledtes uden forhandling den 18. september 2001 under forligsmødet om direktivet om hvidvaskning af penge.

Det lykkedes Europa-Parlamentets delegation at få gjort "sorte bokse" obligatoriske i henhold til det foreliggende direktiv:

- et skib skal tilbageholdes, hvis det ikke er udstyret med et funktionsdygtigt VDR-system, når brugen heraf er obligatorisk i henhold til tidsplanen i bilag XII. Hvis denne mangel ikke hurtigt kan afhjælpes i den tilbageholdende havn, kan den kompetente myndighed give skibet tilladelse til at fortsætte til den nærmeste havn, hvor denne mangel hurtigt kan afhjælpes, eller kræve, at manglen afhjælpes inden for en frist på maksimalt 30 dage;
- tidsplan: passagerskibe bygget den 1. juli 2002 eller senere; andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3.000 og derover, og som er bygget den 1. juli 2002 eller senere; ældre fragtskibe fra 2007/2008 og fremover.

Delegationen godkendte den samlede kompromispakke forelagt af Rådet den 24. oktober. Det

fælles udkast godkendtes med skrivelse undertegnet den 13. november 2001.

### **Konklusion**

Delegationen betragter det endelige forligresultat som meget tilfredsstillende for Parlamentet, eftersom dets ændringer i deres helhed eller i omredigeret form er indføjet i det fælles udkast. Delegationen foreslår derfor plenarforsamlingen at godkende dette ved tredjebehandlingen.