

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0326/2001

10 oktober 2001

*****II**

ANDRABEHANDLINGS- REKOMMENDATION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg
(7193/1/2001 – C5-0292/2001 – 2000/0121(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Rijk van Dam

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	6

PROTOKOLLSIDA

Vid plenarsammanträdet den 13 februari 2001 fastställde parlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet, en behandling som avsåg förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (KOM(2000) 179 - 2000/0121(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 5 juli 2001 tillkännagav talmannen att den gemensamma ståndpunkten hade mottagits och att denna hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism (7193/1/2001 - C5-0292/2001).

Vid utskottssammanträdet den 11 juli 2001 utsåg utskottet Rijk van Dam till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 10 juli, 10 september och 10 oktober 2001 behandlade utskottet den gemensamma ståndpunkten och förslaget till andrabehandlingsrekommendation.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 44 röster för och 1 nedlagd röst.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Konstantinos Hatzidakis (ordförande), Rijk van Dam (vice ordförande och föredragande), Helmuth Markov och Emmanouil Mastorakis (vice ordförande), Pedro Aparicio Sánchez (suppleant för Carmen Cerdeira Morterero), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Giuseppe Brienza (suppleant för Sir Robert Atkins i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Felipe Camisón Asensio, Massimo Carraro (suppleant för Rosa Miguélez Ramos i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Luigi Cocilovo (suppleant för Luigi Cesaro), Gerard Collins, Paolo Costa, Francis Decourrière, Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Francesco Fiori (suppleant för Mathieu J.H. Grosch i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Erik Meijer, Francesco Musotto, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Demetrio Volcic, Mark Francis Watts, Theresa Zabell (suppleant för Juan Ojeda Sanz i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen) och Sabine Zissener (suppleant för Giorgio Lisi i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen).

Andrabehandlingsrekommendationen ingavs den 10 oktober 2001.

Fristen för att inge ändringsförslag till den gemensamma ståndpunkten kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken andrabehandlingsrekommendationen skall behandlas.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (7193/1/2001 – C5-0292/2001 – 2000/0121(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (7193/1/2001 – C5- 0292/2001),
 - med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet¹, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2000) 179²),
 - med beaktande av kommissionens ändrade förslag (KOM(2001) 158³),
 - med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 78 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0326/2001).
1. Parlamentet godkänner den gemensamma ståndpunkten,
 2. konstaterar att rättsakten är antagen i enlighet med den gemensamma ståndpunkten,
 3. uppdrar åt talmannen att tillsammans med rådets ordförande underteckna rättsakten i enlighet med artikel 254.1 i EG-fördraget,
 4. uppdrar åt parlamentets generalsekreterare att underteckna rättsakten och i samförstånd med rådets generalsekreterare se till att den offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning,
 5. uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

¹ EGT C 276, 1.10.2001, s. 41.

² EGT C 311, 31.10.2000, s. 240.

³ EGT C 180, 26.6.2001, s. 273.

MOTIVERING

Anledningen till att kommissionen framlagt ett förslag till direktiv (KOM(2000) 179) om säker lastning och lossning av bulkfartyg är den oroväckande statistiken om antalet olyckor med bulkfartyg och de offer dessa olyckor krävt. I parlamentets betänkande inför första behandlingen av förslaget till direktiv ingår en utförlig redogörelse för hur allvarliga och omfattande dessa olyckor varit (PE 300.202).

Kommissionen har i huvudsak tagit upp två frågor i sitt förslag. Den första gäller införlivandet av BLU-koden (koden om lastning och lossning av bulkvaror), som i dagens läge har formen av en frivillig överenskommelse inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO men endast sporadiskt tillämpas, med gemenskapslagstiftningen. I denna kod finns förfaranden för gränssnittet mellan fartyg och hamn inskrivna. För det andra föreslår kommissionen att terminaler där bulkfartyg regelbundet lastas och lossas skall åläggas att införa ett kvalitetssäkringssystem (i den svenska texten av kommissionens förslag också kallat kvalitetsförvaltningssystem) för att harmonisera förfarandena för säker lastning och lossning – och därigenom också säkerhetsnivån – för bulkfartyg i terminaler inom EU.

Parlamentet kan instämma med målsättningarna för och huvudlinjerna i förslaget, men vid sitt plenarsammanträde den 13 februari 2001 antog parlamentet 14 ändringsförslag till detta förslag. De viktigaste ändringarna hänförde sig till två områden, nämligen att de behöriga myndigheterna skulle ha rätt att ingripa i lastningen och lossningen om de fick kännedom om att farliga situationer för personal eller fartyg hade uppkommit och, för det andra, att informationsgången mellan de berörda aktörerna måste förbättras. Rådet har i sin gemensamma ståndpunkt tagit med nästan helt och hållet 11 av de 14 ändringsförslagen från parlamentet (1-3, 5-7, 9-12, och 14). I vilket fall som helst har rådet därvid följt andan i dessa ändringsförslag. Utöver detta har rådet inte alls tagit med 3 av parlamentets ändringsförslag (4, 8 och 13).

Därtill har rådet tillagt vissa inslag till ursprungstexterna och gjort ett stort antal redaktionella ändringar.

Föredraganden skall i korthet utvärdera de viktigaste punkterna i den föreliggande texten från rådet.

Tillämpningsområde

Enligt den gemensamma ståndpunkten skall detta direktiv omfatta alla bulkfartyg och alla terminaler inom EU, med undantag för sådana terminaler där lastning och lossning av bulkfartyg förekommer endast sporadiskt samt för bulkfartyg som lastar och lossar med egen utrustning. Därefter begränsas i artikel 4 terminaloperatörernas övervakning av fartygens lämplighet till att gälla bara operativa aspekter. Likaså begränsas terminaloperatörernas skyldighet att utarbeta informationsbroschyrer till att gälla bara broschyrer om den egna verksamheten (artikel 5.3). Med tanke på förhållandet mellan mål och medel är dessa begränsningar logiska och acceptabla.

Kvalitetssäkringssystem

Rådet har gjort ett antal ändringar i de ursprungliga bestämmelserna om skyldigheten att utarbeta kvalitetssäkringssystem (artiklarna 5 och 6). Nyligen inrättade terminaler bör få temporära tillstånd för att bedriva verksamhet, eftersom certifieringsförfarandena kan inledas endast med utgångspunkt tagen i praktiken. Målet är ju att det system som används skall försättas i överensstämmelse med gällande normer. Befintliga terminaler skall få en övergångsperiod på tre år för att utveckla ett kvalitetssäkringssystem och ytterligare ett år för att erhålla den certifiering av systemet som krävs. En nyhet i detta sammanhang är bestämmelsen om att det också skall vara tillåtet att använda system som (åtminstone) ställer samma krav som ISO 9001:2000. Föredraganden ställer sig positiv till detta tillägg, dels för att det innebär att det inte kommer att ställas några orimliga krav på nya terminaler och dels för att det innebär att sådana terminaler som redan nu har ett adekvat kvalitetssystem (av annat slag än ISO 9001:2000) inte skall behöva ådra sig dryga kostnader för att utveckla ett system av samma kvalitet.

Rapportering och anmälning

Parlamentet har ingivit en rad ändringsförslag för att komplettera informationsgången mellan de olika aktörerna – inklusive befälhavarna och klassificeringssällskapen –, varvid syftet varit att förbättra säkerheten för personal och fartyg både inom och utanför terminalerna. Därtill har det ingivits ändringsförslag där det anses nödvändigt att kommissionen gör en utvärdering både av olika inslag i direktivet och av direktivet som sådant. Rådet har tagit med nästan alla ändringsförslag på detta plan (2, 5, 6, 9, 10 och 11) i sin text. Rådet har också gjort ett antal ändringar i olika förfaranden (artiklarna 13-16) och detta har föredraganden inget att invända mot.

Det är bara på tre punkter som föredraganden vill komma med påpekanden.

För det första i fråga om *skäl 13*, där det inte står något om vart eller till vem som påtagliga brister skall anmälas.

För det andra i fråga om *artikel 10.1* där det inte föreskrivs att alla skador på ett fartygs konstruktion eller utrustning måste anmälas till det berörda klassificeringssällskapet. I bestämmelserna i andra stycket ges det visserligen en garanti för att så kommer att ske i nästan alla fall då skadan blir till men för fartygens sjövärdighet. Det är ju ofta så, att de inspektions- och kontrolluppgifter som skall utföras av flaggstaterna uppdras åt klassificeringssällskapen.

För det tredje skall, enligt *artikel 10.2*, i händelse av omedelbar reparation, godkännande krävas, inte bara från befälhavaren utan också från den behöriga myndigheten innan fartyget kan löpa ut. Denna bestämmelse avviker från BLU-koden och innebär att den behöriga myndigheten (om inte hamnstatskontrollmyndigheten) åläggs sådana uppgifter som den inte är lämplig instans att handha. Trots detta innebär kravet på en behörig myndighets godkännande en extra garanti för att fartygens sjövärdighet kontrolleras. Dessutom innebär det att man erkänner och löser de olika problemen med anknytning till organisationen och genomförandet av inspektionsskyldigheterna i medlemsstaterna.

Övrigt

Till slut har rådet gjort ett antal smärre ändringar i de olika bilagorna så att ett par överflödiga bestämmelser fått utgå och vissa ytterligare säkerhetsgarantier tagits med.

Förfaranden

Föredraganden anser att den potentiella vinsten med de ovannämnda förtydligandena inte uppväger den tidsförlust vid genomförandet som uppstår i och med att ytterligare ändringsförslag till texten framläggs. Därför föreslår föredraganden att denna text skall godkännas utan några ytterligare ändringar.