

# EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

---

*Plenarhandling*

SLUTLIG VERSION  
**A6-0058/2007**

6.3.2007

**\*\*\*I**

## **BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om fullgörande av  
flaggstatsförpliktelser  
(KOM(2005)0586 – C6-0062/2006 – 2005/0236(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Marta Vincenzi

### ***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 uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursivering används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING .....	7
ÄRENDETS GÅNG .....	7



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser  
(KOM(2005)0586 – C6-0062/2006 – 2005/0236(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2005)0586)<sup>1</sup>,
  - med beaktande av artiklarna 251.2 och 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0062/2006),
  - med beaktande av artikel 51 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A6-0058/2007).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

### Ändringsförslag 1 Skäl 1

(1) Sjöfarten i gemenskapen, de medborgare som utnyttjar den och miljöskyddet bör alltid **vara säkra**.

(1) **Säkerheten inom** sjöfarten i gemenskapen, **för** de medborgare som utnyttjar den och **för berörda näringsidkare, liksom** miljöskyddet bör alltid **garanteras**.

### Motivering

*Det förefaller lämpligt att klargöra och utvidga begreppet sjöfartssäkerhet och vad skyddet skall omfatta.*

<sup>1</sup> EUT C 70, 22.3.2006, s. 6.

Ändringsförslag 2  
Skäl 4

(4) *Vederbörlig hänsyn måste tas till Internationella arbetsorganisationens (ILO) pågående omfattande konsolidering av de befintliga instrumenten för sjöfolk till ett enda instrument. Detta arbete kommer också att behandla flaggstatsförpliktelser som i ett senare skede bör införlivas med detta direktiv.*

(4) *Samtliga företrädare för Europeiska unionens medlemsstater i Internationella arbetsorganisationen (ILO) stödde antagandet av ILO-konventionen om arbete till sjöss från 2006, som konsoliderar de befintliga instrumenten för sjöfolk till ett enda instrument. Konventionen omfattar också flaggstatsförpliktelser och bör införlivas med detta direktiv så snart som det har trätt i kraft.*

*Motivering*

*Eftersom konventionen har antagits bör man uttryckligen hänvisa till den.*

Ändringsförslag 3  
Skäl 11

(11) IMO-konventionerna ger flaggstaterna rätt att undanta fartyg från tillämpningen av grundläggande bestämmelser för flaggstater enligt IMO-konventionerna och att tillämpa likvärdiga bestämmelser, och detta har inneburit att administrationerna efter eget gottfinnande kan fatta beslut om ett stort antal krav. Om denna möjlighet helt och hållet överläts åt de enskilda administrationerna kan det leda till olika säkerhetsnivåer bland medlemsstaterna, liksom kanske snedvriden konkurrens mellan flaggstater.

(11) IMO-konventionerna ger flaggstaterna rätt att undanta fartyg från tillämpningen av grundläggande bestämmelser för flaggstater enligt IMO-konventionerna och att tillämpa likvärdiga bestämmelser, och detta har inneburit att administrationerna efter eget gottfinnande kan fatta beslut om ett stort antal krav. **Det krävs en viss flexibilitet i samband med genomförandet av särskilda åtgärder, men** om denna möjlighet helt och hållet överläts åt de enskilda administrationerna kan det leda till olika säkerhetsnivåer bland medlemsstaterna, liksom kanske snedvriden konkurrens mellan flaggstater.

*Motivering*

*Det krävs ett visst administrativt självbestämmande, vilket också fastställs i IMO-konventionen, så att fullgörandet av flaggstatsförpliktelserna kan anpassas till de nationella förhållandena, som skiljer sig både i fråga om flottornas kvalitet och kvantitet. Avsikten med en "gemenskapstolkning" av de fastställda undantagen till de allmänna bestämmelserna är inte att avskaffa systemets flexibilitet, utan att upprätthålla höga och enhetliga kvalitets- och säkerhetsnormer.*

Ändringsförslag 4  
Skäl 12

(12) I artikel 12 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg förbinder sig gemenskapen att ta initiativ till harmoniserade tolkningar av reglerna för passagerarfartyg som används på internationella resor. Samma modell bör användas, vid behov och utan att det påverkar tillämpningen av harmoniserade tolkningar som antas av IMO, på liknande bestämmelser för andra typer av fartyg som omfattas av IMO-konventionerna.

(12) I artikel 12 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg förbinder sig gemenskapen att ta initiativ till harmoniserade tolkningar av reglerna för passagerarfartyg som används på internationella resor. Samma modell bör användas, vid behov, och ***lämpliga lösningar bör utarbetas för varje enskilt fall på begäran av de berörda parterna***, utan att det påverkar tillämpningen av harmoniserade tolkningar som antas av IMO, på liknande bestämmelser för andra typer av fartyg som omfattas av IMO-konventionerna.

*Motivering*

*Det krävs ett visst administrativt självbestämmande, vilket också fastställs i IMO-konventionen, så att fullgörandet av flaggstatsförpliktelserna kan anpassas till de nationella förhållandena, som skiljer sig både i fråga om flottornas kvalitet och kvantitet. Avsikten med en "gemenskapstolkning" av de fastställda undantagen till de allmänna bestämmelserna är inte att avskaffa systemets flexibilitet, utan att göra en tolkning i enskilda fall på begäran av de berörda parterna (administrationer och näringsidkare).*

Ändringsförslag 5  
Skäl 28

(28) Ingåendet av ett samförståndsavtal mellan flaggstater för att skapa synergier mellan flaggstaterna ***bör främjas av kommissionen***.

(28) ***Kommissionen bör i enlighet med de villkor som avses i IMO:s resolutioner A.973(24) och A.974(24) främja*** ingåendet av ett samförståndsavtal mellan flaggstater för att skapa synergier mellan flaggstaterna ***och tillhandahålla incitament för att registrera fartyg i medlemsstaternas register. Om tredjeländer som garanterar ett lämpligt kvalitets- och kontrollsysteem har möjlighet att ingå avtal med Europeiska gemenskapen och därmed***

**utnyttja gemenskapsnormernas prestige och få förmånligare administrativa villkor, skulle detta i en situation av global konkurrens mellan nationella register och sjöfartsmyndigheter generellt kunna förbättra efterlevnaden av respekten för IMO:s konventioner och minska den internationella dumpningen.**

#### *Motivering*

*Om medlemsstaternas flagg görs mer lockande och tredjeländer, som garanterar ett kvalitetssystem i enlighet med IMO:s bestämmelser, får möjlighet att ingå avtal med EU och därmed utnyttja gemenskapsregistrens kommersiella prestige och få praktiska förmåner när det gäller kontroller, kommer respekten för traditionella instrument generellt att förbättras och den internationella dumpningen (låga krav, mindre kontroller och låga kostnader) att begränsas.*

#### Ändringsförslag 6 Artikel 1, punkt 1, led a

a) se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater enligt IMO-konventionerna,

a) se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater enligt IMO-konventionerna **och relevanta ILO-instrument,**

#### *Motivering*

*En verklig respekt för de internationella standarderna för arbetsvillkor är ytterligare en säkerhetsgaranti till sjöss, och dessutom härrör vissa flaggstatsförpliktelser från ILO-konventionerna.*

#### Ändringsförslag 7 Artikel 1, punkt 1, led b

b) öka säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg **och är verksamma i internationell handel,**

b) öka säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg,

#### *Motivering*

*Definitionen av begreppet "fartyg" ges i artikel 2.1 d i detta direktiv.*



Ändringsförslag 8  
Artikel 2, punkt 1, led a, led via (nytt)

**via) kod för säkerheten vid transport av  
timmer som däckslast,**

*Motivering*

*Koden för säkerheten vid transport av timmer som däckslast bör införlivas med alla direktiv i det tredje lagstiftningspaketet för sjöfartssäkerhet av följande orsaker: a) timmer som transporteras som däckslast riskerar att förskjutas i hårt väder, och b) på höga breddgrader finns det under vintern risk för isbildning på timmer som transporteras som däckslast.*

Ändringsförslag 9  
Artikel 2, punkt 1, led a, led vib (nytt)

**vib) kod för säkerheten vid transport av  
fast gods i bulk.**

*Motivering*

*Koden för bulklast bör införlivas med alla direktiv i det tredje lagstiftningspaketet för sjöfartssäkerhet, eftersom bulkfartyg har visat sig vara en av de farligaste fartygstyperna. Med tanke på fartygets säkerhet är det viktigt att torr bulklast hanteras på ett säkert och korrekt sätt, vilket även gäller stuvningen och stabiliseringen av lasten, samt att lastningen av lastutrymmena sker parallellt med avlägsnandet av barlast så att fartyget inte påfrestas i onödan.*

Ändringsförslag 10  
Artikel 2, punkt 1, led f

f) kvalificerad flaggstatsinspektör: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är vederbörligen bemyndigad av en medlemsstats behöriga myndighet att utföra besiktningar och inspektioner som hänför sig till certifikaten och som uppfyller de kvalifikations- och oberoendekriterier som anges i bilaga II.

*(Berör inte den svenska versionen.)*

*Motivering*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändringsförslag 11  
Artikel 3, punkt 4

4. När det gäller internationell sjöfart skall medlemsstaterna fullt ut tillämpa de bindande bestämmelser om flaggstater som fastställs i IMO-konventionerna i enligt med de villkor och avseende de fartyg som avses i dessa, och ta vederbörlig hänsyn till bestämmelserna i flaggstatskoden (FSC) i bilaga I till detta direktiv.

4. ***I synnerhet*** när det gäller internationell sjöfart skall medlemsstaterna fullt ut tillämpa de bindande bestämmelser om flaggstater som fastställs i IMO-konventionerna i enligt med de villkor och avseende de fartyg som avses i dessa, och ta vederbörlig hänsyn till bestämmelserna i flaggstatskoden (FSC) i bilaga I till detta direktiv.

*Motivering*

*Det handlar endast om att understryka den logiska följderna av bestämmelsen.*

Ändringsförslag 12  
Artikel 3, punkt 6

6. I enlighet med förfarandet i artikel 18.2 får åtgärder antas i syfte att

a) utveckla harmoniserade förfaranden för tillämpning av dispenser och liknande i enlighet med IMO-konventionerna,

b) fastställa harmoniserade tolkningar av frågor som i IMO-konventionerna har överlåtits åt administrationernas gottfinnande,

c) ***tillämpa enhetliga tolkningar av bestämmelser*** i konventionerna.

6. I enlighet med förfarandet i artikel 18.2, ***antingen på kommissionens initiativ eller på begäran av en eller flera administrationer eller berörda näringsidkare***, får åtgärder antas i syfte att

a) utveckla harmoniserade förfaranden för tillämpning av dispenser och liknande i enlighet med IMO-konventionerna,

b) fastställa harmoniserade tolkningar av frågor som i IMO-konventionerna har överlåtits åt administrationernas gottfinnande,

c) ***harmonisera tolkningen och tillämpningen av bestämmelserna*** i konventionerna.

Ändringsförslag 13  
Artikel 4, punkt 1, led a

a) säkerställa att kraven i IMO-konventionerna uppfylls,

a) säkerställa att kraven i IMO-konventionerna ***och specifika konventioner, flaggstatskoden och relevanta ILO-instrument*** uppfylls,

Ändringsförslag 14  
Artikel 4, punkt 1, led b

b) säkerställa att olyckor utreds och att **fartyg med** fastställda brister hanteras korrekt och vid lämplig tidpunkt,

b) säkerställa, **för alla fartyg som för den berörda medlemsstatens flagg**, att olyckor utreds och att fastställda brister hanteras korrekt och vid lämplig tidpunkt,

Ändringsförslag 15  
Artikel 4, punkt 1, led c

c) säkerställa att en vägledning om de krav som återfinns i de relevanta IMO-konventionerna utarbetas, dokumenteras och tillhandahålls på ett för **administrationen** tillfredsställande sätt,

c) säkerställa att en vägledning om de krav som återfinns i de relevanta IMO-konventionerna utarbetas, dokumenteras och tillhandahålls på ett för **medlemsstaterna i egenskap av avtalslutande parter** tillfredsställande sätt,

Ändringsförslag 16  
Artikel 4, punkt 1, led d

d) inbegripa ett lämpligt antal kvalificerade personer för att kunna tillämpa och upprätthålla den nationella lagstiftningen för genomförande av IMO-konventionerna, inbegripet **personal som** gör utredningar och besiktningar,

d) inbegripa ett lämpligt antal kvalificerade personer för att kunna tillämpa och upprätthålla den nationella lagstiftningen för genomförande av IMO-konventionerna, inbegripet **godkända inspektörer från flaggstaten vilka** gör utredningar, **revisioner, inspektioner** och besiktningar,

*Motivering*

*Se ändringsförslaget till artikel 2.1 f.*

Ändringsförslag 17  
Artikel 4, punkt 2

2. Varje medlemsstat skall se till att flaggstatsinspektörer **och utredare** utbildas, och att **deras** verksamhet **övervakas**.

2. Varje medlemsstat skall se till att flaggstatsinspektörer utbildas och att **flaggstatsinspektörer och utredare, samt vid händelse av incidenter och brister, även kuststaten övervakas, liksom den**

verksamhet *som utförs av erkända organisationer till vilka befogenheter delegerats i enlighet med artikel 7.*

*Motivering*

*Innebörden måste klargöras och ordalydelsen förenklas.*

Ändringsförslag 18  
Artikel 4, punkt 3

3. Varje medlemsstat skall utarbeta eller bibehålla en kapacitet för **konstruktionsgranskning** och tekniskt beslutsfattande som står i proportion till dess flottas storlek och art.

3. Varje medlemsstat skall utarbeta eller bibehålla en kapacitet för **granskning, godkännande och bemyndigande av konstruktions- och utrustningsprojekt avseende fartyg** och **för** tekniskt beslutsfattande som står i proportion till dess flottas storlek och art.

Ändringsförslag 19  
Artikel 5, punkt 2

2. *När* ett fartyg skall registreras för första gången i medlemsstatens register skall medlemsstaten **eftersträva att** se till att fartyget uppfyller internationella regler och föreskrifter. Medlemsstaten skall vid behov kontakta den tidigare flaggstaten.

2. **Som en förutsättning för att** ett fartyg skall **få** registreras för första gången i medlemsstatens register skall medlemsstaten se till att fartyget uppfyller internationella regler och föreskrifter **och att det med lämpliga handlingar kan styrka detta**. Medlemsstaten skall vid behov **och under alla omständigheter om fartyget inte är nybyggt** kontakta den tidigare flaggstaten **och begära att den överlämnar nödvändiga handlingar och uppgifter**.

Ändringsförslag 20  
Artikel 5, punkt 2a (ny)

**2a. Om en begäran lämnas av en medlemsstat till en annan medlemsstat skall den tidigare flaggstaten vara skyldig att överlämna de berörda handlingarna och uppgifterna i enlighet med**

**Europaparlamentets och rådets  
förordning nr 789/2004 om överföring av  
lastfartyg och passagerarfartyg mellan  
register inom gemenskapen<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 19.

Ändringsförslag 21  
Artikel 6, punkt 1, led c

c) Under de regelbundna inspektioner som avses i b skall inspektören kontrollera att det sjöfolk som förordnats för fartyget är väl förtroga med sina arbetsuppgifter och fartygets arrangemang, installationer, utrustning och förfaranden.

c) Under de regelbundna inspektioner som avses i b skall inspektören **på lämpligt sätt och med nödvändiga medel** kontrollera att det sjöfolk som förordnats för fartyget är väl förtroga med sina arbetsuppgifter och fartygets arrangemang, installationer, utrustning och förfaranden.

*Motivering*

*Det bör preciseras att inspektören måste ges tillräcklig flexibilitet i fråga om metoder och medel för att kunna utföra sina uppgifter.*

Ändringsförslag 22  
Artikel 6, punkt 1, led d

d) De skall se till att hela besättningen kan samordna sin verksamhet i en nödsituation och i fråga om arbetsuppgifter av central betydelse för säkerheten eller för förhindrande eller begränsning av förorening.

d) De skall se till att hela besättningen kan **och förfogar över nödvändiga medel för att** samordna sin verksamhet i en nödsituation och i fråga om arbetsuppgifter av central betydelse för säkerheten eller för förhindrande eller begränsning av förorening.

Ändringsförslag 23  
Artikel 6, punkt 2

2. Medlemsstaterna skall utarbeta och genomföra ett lämpligt program för kontroll och övervakning **så att brister och påstådda fall av förorening som rapporteras av hamn- eller kuststater kan**

2. Medlemsstaterna skall, **i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i**

*åtgärdas* vid lämplig tidpunkt.

*gemenskapen*<sup>1</sup>, utarbeta och genomföra ett lämpligt program för kontroll och övervakning *av fartyg som för deras flagg för att, även via gemenskapssystemet för informationsutbyte SafeSeaNet, vid lämplig tidpunkt till fullo kunna tillmötesgå en begäran om information och klargöranden från en hamn- eller kuststat vid händelse av incidenter eller brister.*

---

<sup>1</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

#### *Motivering*

*Det förefaller lämpligt att ge medlemsstaterna befogenheter och ansvar när det gäller informationsutbyte för att förebygga och lösa problem med incidenter och brister. Texten erinrar om och integrerar de bestämmelser som redan gäller.*

#### Ändringsförslag 24 Artikel 7, punkt 1, stycke 1

1. Medlemsstater som anlitar erkända organisationer för certifieringen av deras fartyg skall utveckla eller bibehålla en kapacitet som står i proportion till dess flottas storlek och art för att fortlöpande övervaka besiktnings- och certifieringsprocessen hos de erkända organisationer som agerar för deras räkning; detta skall dock inte påverka tillämpningen av [direktiv 94/57/EG och direktiv .../.../EG (om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed)].

1. Medlemsstater som anlitar erkända organisationer för **besiktningen och** certifieringen av deras fartyg skall utveckla eller bibehålla en kapacitet som står i proportion till dess flottas storlek och art för att fortlöpande övervaka **och kontrollera** besiktnings- och certifieringsprocessen hos de erkända organisationer som agerar för deras räkning; detta skall dock inte påverka tillämpningen av [direktiv 94/57/EG och direktiv .../.../EG (om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed)].

#### *Motivering*

*Syftet med ändringsförslaget är att klargöra vilka uppgifter de nationella administrationerna får tilldela erkända organisationer och vilket ansvar medlemsstaterna har för att de tilldelade uppgifterna utförs på ett korrekt sätt.*

Ändringsförslag 25  
Artikel 7, punkt 2

2. Medlemsstater som omfattas av punkt 1 skall **se till** att **alla** fartyg som för deras flagg **blir föremål för en kompletteringsbesiktning med intervaller som inte får överstiga 12 månader**, i syfte att se till att fartygen uppfyller kraven i IMO-konventionerna och de nationella kraven.

2. Medlemsstater som omfattas av punkt 1 skall **ha möjlighet** att **genomföra kompletteringsbesiktningar** av fartyg som för deras flagg, i syfte att se till att fartygen uppfyller kraven i IMO-konventionerna och de nationella kraven.

*Motivering*

*Trots att det krävs för tillämpningen av direktivet och trots att det redan ingår i IMO-bestämmelserna kan medlemsstaternas befogenhet/skyldighet att kontrollera de ansvariga myndigheterna och de organ som utför arbetet inte alltid innebära en besiktning av varje fartyg, eftersom man i praktiken måste undvika ett mångfaldigande av besiktningarna och utgå från att medlemsstaterna lever upp till sina skyldigheter (förtroende). Det räcker med att utföra eventuella besiktningar i enlighet med de förfaranden och medel som avses i punkt 6 (kommittéförfarande).*

Ändringsförslag 26  
Artikel 7, punkt 3

3. Den kompletteringsbesiktning som avses i punkt 2 skall **inte** krävas för fartyg som

a) har varit registrerade i medlemsstaten i **minst** två år,

b) har **inspekterats åtminstone en gång under de senaste tolv månaderna** i enlighet med direktiv 95/21/EG eller [Europaparlamentets och rådets direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll], **och**

c) **inte har hållits kvar i enlighet med direktiv 95/21/EG eller [direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)]** under de senaste tolv månaderna.

3. Den kompletteringsbesiktning som avses i punkt 2 skall krävas **högst var tolfte månad**, för fartyg som

a) har varit registrerade i medlemsstaten i **mindre än** två år, **och**

b) har **hållits kvar** i enlighet med direktiv 95/21/EG eller [direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll], **vid något tillfälle** under de senaste tolv månaderna.

*Motivering*

*Förslaget till direktiv innebär en utökning av medlemsstaternas skyldigheter att besiktiga fartygen och säkra utbildning av inspektörerna. Ytterligare skyldigheter bör inte läggas till,*

*såvida det inte handlar om övervaka att gällande lagstiftning tillämpas på vederbörligt sätt och undvika eftergivenhet från de nationella myndigheternas sida. Möjligheten att genomföra kompletterande besiktningar begränsas därför till de fall där det finns en verklig risk för att skyldigheterna kringgås och en allvarlig fara för incidenter. Det bör noteras att kvarhållandet av ett fartyg (enligt före detta led c) alltid kräver en besiktning från myndigheternas sida (enligt före detta led b). Kraven i nya led a och b hänger ihop och är inte alternativa.*

Ändringsförslag 27  
Artikel 7, punkt 4

4. När de närmare bestämmelser om inspektionsinsatsen som skall antas enligt artikel 5.2 i [direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll] har trätt i kraft, skall kompletteringsbesiktning inte **krävas** för fartyg som vid den senaste inspektionen klassades som lågriskfartyg enligt det direktivet.

4. När de närmare bestämmelser om inspektionsinsatsen som skall antas enligt artikel 5.2 i [direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll] har trätt i kraft, skall **den** kompletteringsbesiktning **som avses i punkterna 2 och 3 under alla omständigheter** inte **vara nödvändig** för fartyg som vid den senaste inspektionen klassades som lågriskfartyg enligt det direktivet.

*Motivering*

*Anpassning till de ändringar som gjorts av villkoren för kompletteringsbesiktningar i artikel 7.2 och 7.3. Avsikten med det tredje åtgärds paketet framgår i sin helhet, det vill säga en ökning av kontrollerna uppströms (flaggstaten) för att minska kontrollerna nedströms (hamnstaten) och därmed förbättra säkerheten och uppnå stordriftsfördelar.*

Ändringsförslag 28  
Artikel 7, punkt 6

6. **Förfaranden och** riktlinjer för kompletteringsbesiktningar och minimikrav på inspektörer som utför kompletteringsbesiktningar skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

6. **Nödvändiga** riktlinjer för **inspektioner och kontrollsystem för** kompletteringsbesiktningar och minimikrav på inspektörer som utför kompletteringsbesiktningar skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

*Motivering*

*Anpassning till de ändringar som gjorts av villkoren för kompletteringsbesiktningar i artikel 7.2 och 7.3. Den kommitté som avses i artikel 18 bör dock endast ange riktlinjerna för medlemsstaternas kompletteringsbesiktningar, eftersom artikel 2.4 redan och endast*



*föreskriver en skyldighet att nå resultat i samband med kontrollåtgärderna (i överensstämmelse med konventionella bestämmelser och nationella krav).*

Ändringsförslag 29  
Artikel 8, punkt 4

4. Medlemsstaterna skall se till att det tillämpas ett dokumenterat system för personalens kvalifikationer, och kontinuerligt uppdatera personalens kunskaper på det sätt som krävs för de arbetsuppgifter de har fått **behörighet** att utföra.

4. Medlemsstaterna skall **på lämpligt sätt och med nödvändiga medel** se till att det tillämpas ett dokumenterat system för personalens **löpande** kvalifikationer **i enlighet med punkterna 1–3**, och kontinuerligt uppdatera personalens kunskaper på det sätt som krävs för de arbetsuppgifter de har fått **i uppdrag eller är behöriga** att utföra.

Ändringsförslag 30  
Artikel 8, punkt 5

5. Flaggstaten skall utfärda **en identitetshandling** till alla inspektörer som utför uppgifter för dess räkning ombord på fartyg.

5. Flaggstaten skall utfärda **identitetshandlingar som bekräftar de befogenheter som myndigheten delegerat** till alla inspektörer som utför uppgifter för dess räkning ombord på fartyg **eller på skrovet, samt vid behov till den personal som avses i punkt 3**.

Ändringsförslag 31  
Artikel 8, punkt 5a (ny)

**5a. Bilaga II får ändras enligt det förfarande som anges i artikel 18.2 i syfte att förbättra riktlinjerna på grundval av den erfarenhet som uppnåtts i samband med genomförandet av gällande bestämmelser.**

*Motivering*

*Det bör införas ett system för kontroll och förbättring av inspektörernas utbildning och kvalifikationer.*

Ändringsförslag 32  
Artikel 9

Varje medlemsstat skall utreda sjöolyckor och föroreningstillfällen där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat; **detta skall dock inte påverka** det ansvar som följer av koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, antagen av IMO genom resolution A.849 (20), bifogad IMO-församlingens resolution A.884 (21), i uppdaterad version. Sådana utredningar skall göras av utredare med lämpliga kvalifikationer som är kompetenta i frågor som rör olyckan. **Medlemsstater skall ställa kvalificerade utredare** till förfogande för detta ändamål, oavsett var olyckan eller föroreningstillfället ägde rum.

Varje medlemsstat skall utreda sjöolyckor och föroreningstillfällen där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, **med full respekt för** det ansvar **och de skyldigheter** som följer av koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, antagen av IMO genom resolution A.849 (20), bifogad IMO församlingens resolution A.884 (21), i uppdaterad version. Sådana utredningar skall göras av utredare med lämpliga kvalifikationer som är kompetenta i frågor som rör olyckan **och som ställs** till förfogande för detta ändamål **av medlemsstaterna**, oavsett var olyckan eller föroreningstillfället ägde rum.

*Motivering*

*Ändringsförslaget syftar till att precisera bestämmelsens ordalydelse och innehåll för att klargöra medlemsstaternas skyldigheter.*

Ändringsförslag 33  
Artikel 11, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall utveckla eller upprätthålla en fartygsdatabas för sin flotta med de viktigaste tekniska uppgifterna om varje fartyg och de uppgifter som anges i punkt 2, eller se till att de har direkt tillgång till en databas som innehåller sådana uppgifter. Medlemsstaterna skall ge kommissionen rätt att **ta ut data från** deras **databaser** och utbyta data med dem.

1. Medlemsstaterna skall utveckla eller upprätthålla en fartygsdatabas för sin flotta med de viktigaste tekniska uppgifterna om varje fartyg och de uppgifter som anges i punkt 2, eller se till att de har direkt tillgång till en databas som innehåller sådana uppgifter. Medlemsstaterna skall ge kommissionen rätt att **antingen få egen eller delad tillgång, efter behov, till databaserna för** deras **fartyg och möjlighet att ta ut** och utbyta data med dem.

Ändringsförslag 34  
Artikel 11, punkt 2

2. **Databasen** skall innehålla följande:

2. **Varje medlemsstats databas** skall innehålla följande:

a) Uppgifter om fartygen (namn, IMO-nummer etc.).

**b) Datum för besiktningar, inbegripet eventuella tilläggs- eller kompletteringsbesiktningar, och revisioner.**

c) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.

d) Namnet på det organ som har inspekterat fartyget enligt bestämmelserna för hamnstatskontroll, och inspektionsdatum.

e) Resultatet av hamnstatskontrollerna (brister: **Ja** eller **Nej**; kvarhållanden: **Ja** eller **Nej**).

f) Information om olyckor.

g) Information om överträdelser av MARPOL och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

h) Namn på fartyg som har utgått ur registret under de föregående tolv månaderna.

**a) Enskilda uppgifter för varje registrerat fartyg.**

i) Uppgifter om fartygen (namn, IMO-nummer etc.), **registreringsdatum och vid behov datum för när det ströks ur registret.**

ii) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.

**iii) Datum för och resultat (brister: Ja eller Nej, beskrivning, åtgärdat eller oavslutad; kvarhållanden: Ja eller Nej, och tidsperiod) av besiktningar, inbegripet eventuella tilläggs- eller kompletteringsbesiktningar, och revisioner som utförs antingen direkt av flaggstaten eller av de erkända organisationerna till vilka detta arbete delegerats av flaggstaten.**

iv) Namnet på det organ som har inspekterat fartyget enligt bestämmelserna för hamnstatskontroll, och inspektionsdatum.

v) Resultatet av hamnstatskontrollerna (brister: **Nej** eller **Ja**, **beskrivning, åtgärdat eller oavslutad**; kvarhållanden: **Nej** eller **Ja**, **och tidsperiod**).

vi) Information om olyckor.

vii) Information om överträdelser av **IMO-konventionerna och särskilt MARPOL** och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

**b) Allmänna uppgifter beträffande alla fartyg i den berörda medlemsstatens register.**

**i) Förteckning över och namn på fartyg som har utgått ur registret under de föregående tolv månaderna; alla uppgifter som förts in i databasen under den tid då fartygen var registrerade skall dock**

*bibehållas under dessa tolv månader.*

*ii) Antal årliga besiktningar av alla slag, uppdelade efter besiktningstyp, som utförts av den berörda flaggstaten eller på dennes vägnar.*

Ändringsförslag 35  
Artikel 11, punkt 2, led c

c) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.

c) Namnet på de erkända organisationer som **på uppdrag av flaggstaten** har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.

*Motivering*

*Ändringsförslaget kompletterar och klargör bestämmelsen.*

Ändringsförslag 36  
Artikel 11, punkt 3a (ny)

***3a. De uppgifter som avses i punkt 2 skall omedelbart överlämnas i sin helhet till den nya flaggstaten om ett fartyg stryks för att överföras till ett annat register.***

Ändringsförslag 37  
Artikel 13, punkt 5

5. Vid behov skall **gemenskapen** utarbeta rekommendationer **för åtgärder** och förslag för att förbättra **effektiviteten** i IMO:s revisionsprogram enligt punkt 2.

5. Vid behov skall **kommissionen i samarbete med medlemsstaterna** utarbeta rekommendationer och förslag för att förbättra **förfarandena och resultaten** i IMO:s revisionsprogram enligt punkt 2.

*Motivering*

*Man bör utgå från principen att IMO:s revisionsprogram redan är effektivt, men ännu inte samordnat med EU:s förfaranden. I annat fall kan man inte hänvisa till bestämmelserna i resolution A.974 i enlighet med punkt 2 i denna artikel.*

Ändringsförslag 38  
Artikel 15

Före utgången av [2007] skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om möjligheterna att utarbeta ett samförståndsavtal om flaggstatsförpliktelser, i syfte att skapa likvärdiga *villkor* för *flaggstater* som har åtagit sig att tillämpa koden för genomförande av bindande IMO-instrument som antogs av IMO genom församlingsresolution A.973 (24) av den 1 december 2005, och som samtycker till att granskas i enlighet med resolution A.974 (24), antagen av IMO-församlingen den 1 december 2005.

Före utgången av [2007] skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om möjligheterna att utarbeta ett samförståndsavtal *mellan Europeiska gemenskapen, medlemsstaterna och tredjeländer* om flaggstatsförpliktelser, i syfte att skapa likvärdiga *konkurrensvillkor* för *medlemsstaterna och för de tredjeländer* som har åtagit sig att tillämpa koden för genomförande av bindande IMO-instrument som antogs av IMO genom församlingsresolution A.973 (24) av den 1 december 2005, och som samtycker till att granskas i enlighet med resolution A.974 (24), antagen av IMO-församlingen den 1 december 2005.

Ändringsförslag 39  
Artikel 16, rubriken

*Meddelande* av uppgifter och *rapportering*

*Tillhandahållande* av uppgifter och *meddelanden*

*Motivering*

*Ändringsförslaget preciserar titeln och klargör bestämmelsen.*

Ändringsförslag 40  
Artikel 16, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall meddela IMO de uppgifter som krävs enligt IMO-konventionerna.

1. Medlemsstaterna skall meddela IMO *och kommissionen* de uppgifter som krävs enligt IMO-konventionerna.

Ändringsförslag 41  
Artikel 16, punkt 3

3. En harmoniserad blankettmall för de

3. En harmoniserad blankettmall för de

obligatoriska **rapporter** som avses i punkt 2 i denna artikel får fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

obligatoriska **meddelanden** som avses i punkt 2 i denna artikel får fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

#### Motivering

*Förslaget till direktiv ökar administrationernas uppgifter, även när det gäller kontrollen av de uppnådda resultaten och utvärderingen av de åtgärder som vidtagits. Det förefaller inte lämpligt att pålägga medlemsstaterna ytterligare skyldigheter, eftersom detta riskerar att skapa onödigt motstånd. Meddelande av uppgifter skall ses som en mindre invecklad process än att tillhandahålla rapporter, vilket redan avsågs i den ursprungliga punkt 2, som också har ändrats.*

#### Ändringsförslag 42 Artikel 16, punkt 4

4. Efter det att **rapporterna** från medlemsstaterna har kommit in skall kommissionen utarbeta en konsoliderad rapport om genomförandet av det här direktivet. Rapporten skall överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

4. Efter det att **meddelandena** från medlemsstaterna har kommit in skall kommissionen utarbeta en konsoliderad rapport om genomförandet av det här direktivet. Rapporten skall överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

#### Motivering

*Förslaget till direktiv ökar administrationernas uppgifter, även när det gäller kontrollen av de uppnådda resultaten och utvärderingen av de åtgärder som vidtagits. Det förefaller inte lämpligt att pålägga medlemsstaterna ytterligare skyldigheter, eftersom detta riskerar att skapa onödigt motstånd. Meddelande av uppgifter skall ses som en mindre invecklad process än att tillhandahålla rapporter, vilket redan avsågs i den ursprungliga punkt 2, som också har ändrats.*

#### Ändringsförslag 43 Bilaga II, punkt 3, led 2

2) En av den behöriga myndigheten erkänd *civilingenjörsexamen* på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller sjöingenjörsexamen och ha arbetat i den egenskapen i minst **fem år**.

2) En av den behöriga myndigheten erkänd *civilingenjörsexamen* på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller sjöingenjörsexamen och ha arbetat i den egenskapen i minst **tre år, eller ett år till sjöss kompletterat med två års praktik som fartygsinspektör hos en medlemsstats behöriga myndighet**.

Ändringsförslag 44  
Bilaga II, punkt 4

**4. Inspektörer som är kvalificerade enligt punkt 3.1 skall ha varit till sjöss under minst fem år som dücks- eller maskinbefäl. utgår**

Ändringsförslag 45  
Bilaga II, punkt 8

8. Inspektörer får inte ha något kommersiellt intresse *i* det fartyg som besiktigas eller **vara anställd av eller åta sig arbete för** icke-statliga organisationer som gör konventions- eller klassningsrelaterade besiktningar eller utfärdar certifikat för fartyg.

8. Inspektörer får inte ha något **som helst kommersiellt, personligt eller familjemässigt intresse med anknytning till** det fartyg som besiktigas, **besättningen, varumottagaren, företaget, redaren eller befraktaren, eller med anknytning till** icke-statliga organisationer som gör konventions- eller klassningsrelaterade besiktningar eller utfärdar certifikat för fartyg.

Ändringsförslag 46  
Bilaga II, punkt 9

9. Inspektörer som inte uppfyller ovanstående krav skall ändå godtas om de var anställda hos den behöriga myndigheten för konventionsrelaterade besiktningar eller hamnstatskontroll på dagen för detta direktivs antagande.

9. Inspektörer som inte uppfyller ovanstående krav skall ändå godtas om de var anställda hos den behöriga myndigheten för konventionsrelaterade besiktningar eller hamnstatskontroll på dagen för detta direktivs antagande **och om den berörda hamnstaten har slutit sig till samförståndsavtalet från Paris om hamnstatskontroll.**

*Motivering*

*Man bör hänvisa till samförståndsavtalet från Paris för att garantera en hög och enhetlig nivå på de krav som gäller för inspektörerna.*

Ändringsförslag 47  
Bilaga III, avsnitt 1, punkt 1

1. När den behöriga myndigheten i en medlemsstat (nedan kallad flaggstaten) får besked om att ett fartyg som för dess flagg har hållits kvar av en hamnstat bör myndigheten se till att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas så att fartyget bringas i överensstämmelse med tillämpliga regler och internationella konventioner. **Dessa åtgärder bör inbegripa följande:**

1. När den behöriga myndigheten i en medlemsstat (nedan kallad flaggstaten) får besked om att ett fartyg som för dess flagg har hållits kvar av en **annan** hamnstat bör myndigheten se till att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas så att fartyget bringas i överensstämmelse med tillämpliga regler och internationella konventioner. **Nedanstående åtgärder anses lämpliga, och listan förhindrar inte att åtgärder med liknande verkningar eller kompletterande åtgärder antas, förutsatt att de är förenliga med målen för och bestämmelserna i detta direktiv.**

*Motivering*

*Ändringsförslaget kompletterar och klargör bestämmelsen.*

Ändringsförslag 48  
Bilaga III, avsnitt 2, punkt 3

3. När det gäller allvarligare brister, framför allt strukturella brister och andra brister som omfattas av certifikat som har utfärdats **för flaggstatens räkning** av en erkänd organisation, bör flaggstaten begära att en inspektion utförs av någon av dess inspektörer, eller utse en inspektör från den erkända organisationen att göra en inspektion för dess räkning. Inledningsvis bör denna inspektion koncentreras på de områden där hamnstaten har konstaterat brister. Om inspektören från flaggstaten eller den erkända organisationen anser det nödvändigt kan inspektionen sedan utvidgas till en fullständig ombesiktning av de områden som omfattas av de relevanta konventionscertifikaten.

3. När det gäller allvarligare brister, framför allt strukturella brister och andra brister som omfattas av certifikat som har utfärdats av **flaggstaten eller av** en erkänd organisation, bör flaggstaten begära att en **särskild, kompletterande** inspektion utförs av någon av dess inspektörer, eller utse en inspektör från den erkända organisationen att göra en inspektion för dess räkning. Inledningsvis bör denna inspektion koncentreras på de områden där hamnstaten har konstaterat brister. Om inspektören från flaggstaten eller den erkända organisationen anser det nödvändigt kan inspektionen sedan utvidgas till en fullständig ombesiktning av de områden som omfattas av de relevanta konventionscertifikaten.



Ändringsförslag 49  
Bilaga III, avsnitt 3, punkt 5

5. Flaggstaten bör alltid överväga vilka rättsliga åtgärder, inbegripet bötesförelägganden, som **bör** vidtas mot företaget. Om ett fartyg upprepade gånger åsidosätter kraven i tillämpliga **bestämmelser** och internationella konventioner bör flaggstaten överväga vilka ytterligare påföljder som kan krävas, inbegripet att stryka fartyget ur dess register.

5. Flaggstaten bör alltid överväga vilka rättsliga åtgärder, inbegripet bötesförelägganden, som **kan** vidtas mot företaget. **Åtgärderna bör vara tillräckligt stränga för att förhindra överträdelser av gemenskapsbestämmelserna och de internationella bestämmelserna.** Om ett fartyg upprepade gånger åsidosätter kraven i tillämpliga **gemenskapsbestämmelser** och internationella konventioner bör flaggstaten överväga vilka ytterligare påföljder som kan krävas, inbegripet att stryka fartyget ur dess register.

*Motivering*

*Kompletterar och klargör bestämmelsen.*

Ändringsförslag 50  
Bilaga III, avsnitt 3, punkt 6

6. Efter fullbordande av de åtgärder som skall bringa fartyget i överensstämmelse med **tillämpliga bestämmelser och** internationella konventioner bör flaggstaten skicka en rapport till IMO i enlighet med regel 19 d i kapitel I i SOLAS 74, i dess ändrade lydelse och punkt 5.2 i IMO-resolution A.878 (19), i dess ändrade lydelse.

6. Efter fullbordande av de åtgärder som skall bringa fartyget i överensstämmelse med internationella konventioner **och gemenskapens regelverk** bör flaggstaten skicka en rapport till IMO **och kommissionen. Rapporten till IMO skall utarbetas** i enlighet med regel 19 d i kapitel I i SOLAS 74, i dess ändrade lydelse och punkt 5.2 i IMO-resolution A.878 (19), i dess ändrade lydelse. **Rapporten till kommissionen skall omfatta kompletterande information om gemenskapsbestämmelserna.**

Ändringsförslag 51  
Bilaga III, avsnitt 4, punkt 2

2. Den bör också inbegripa de relevanta punkterna för en utökad inspektion enligt [**del C i** bilaga V till rådets direktiv 95/21/EG eller del C i bilaga VIII

2. Den bör också inbegripa de relevanta punkterna för en utökad inspektion enligt [bilaga V till rådets direktiv 95/21/EG eller del C i bilaga VIII till direktiv .../.../EG

till direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)]. Flaggstatsinspektörer bör inte avstå från att vid behov inbegripa funktionstester på exempelvis livräddningsfarkoster och deras sjösättningsanordningar, huvud- och hjälpmaskineri, lastluckor, huvudelsystem och system för länsumpning.

(om hamnstatskontroll)]. Flaggstatsinspektörer bör inte avstå från att vid behov inbegripa funktionstester på exempelvis livräddningsfarkoster och deras sjösättningsanordningar, huvud- och hjälpmaskineri, lastluckor, huvudelsystem och system för länsumpning.

## MOTIVERING

### 1. Inledning

EU har redan antagit de så kallade Erika I- och Erika II-paketen för att förbättra säkerheten (*security & safety*) inom sjöfarten. Bland annat har kontrollerna av fartygen i hamnarna förstärkts, förbud har införts för fartyg med enkelskrov att transportera olja och en europeisk sjösäkerhetsbyrå har inrättats. Europaparlamentet har deltagit i debatten och inrättat ett tillfälligt utskott för ökad sjösäkerhet (MARE-utskottet), som mellan november 2003 och april 2004 anordnade en rad möten och utfrågningar med politiskt ansvariga och experter (se betänkande A5-0257/2004).

Europaparlamentets initiativ utmynnade i april 2004 i en resolution om ökad sjösäkerhet, som införlivar slutsatserna från MARE-kommissionens arbete, föregriper förslagen i det så kallade Erika III-paketet och förespråkar behörighet på EU-nivå, en internationell havs- och säkerhetspolitik, en förstärkning av det internationella kontrollsystemet (helst obligatoriskt), en förbättring av sjöfartsmyndigheternas prestationer och ett främjande av registrering under gemenskapsflagg (se resolution P5\_TA(2004)0350).

### 2. Sammandrag av förslaget

#### 2.1. Förslag till direktiv om flaggstater

I november 2005 antog kommissionen en rad nya lagstiftningsåtgärder ("Erika III-paketet"), som bland annat omfattar ett förslag till direktiv om flaggstatens ansvar för att medlemsstaterna skall garantera att ett de fartyg som förts upp i de nationella registren respekterar de internationella bestämmelserna. Kommissionen tänker a) införliva delarna 1 och 2 i flaggstatskoden med gemenskapens lagstiftning, eller de åtgärder som krävs för genomförandet av bindande IMO-instrument, b) fastställa minimikrav för inspektörernas kvalifikationer (tillsammans med krav avseende utbildning och fortlöpande uppdatering av deras kunskaper) och riktlinjerna för inspektionerna (vid kvarhållande av ett nationellt fartyg i en utländsk hamn), och c) se till att sjöfartsmyndigheterna i medlemsstaterna respekterar ISO 9001/2000-normens kvalitativa kriterier.

#### 2.2. Befintlig lagstiftning

Skyldigheten att följa de regler som fastställs genom internationella konventioner om sjösäkerhet återfinns redan i artikel 3 i direktiv 94/57/EEG (konsoliderad text), som innebär att medlemsstaterna skall genomföra IMO:s resolution A.847 (20) om direktiv som syftar till att hjälpa flaggstaterna att uppfylla sina skyldigheter. Denna resolution upphävdes genom IMO-resolution A.973 (24) om koden för genomförande av bindande instrument. Kommissionen tänker införa de bestämmelser i IMO-koden som återges i bilaga I och som gällde vid den tidpunkt då förslaget lades fram (gemenskapslagstiftningen kan inte ändra de regler som fastställts genom konventionerna).

## **2.3. Kommissionens avsikt**

På kort sikt syftar kommissionens förslag till att avhjälpa de svagheter som konstaterats i IMO-bestämmelserna, det vill säga att de inte är bindande, eftersom inga sanktioner görs gällande på internationell nivå om de inte genomförs, och att parterna har handlingsfrihet när det gäller tolkningen av undantagen. Dessa svagheter skulle kunna överbryggas med hjälp av mekanismerna inom kommittéförfarandet. Kommissionens mål på medellång och lång sikt är att omvandla den europeiska flottan till en flotta av hög kvalitet och att göra medlemsstaternas flagg mer lockande. Möjligheten för de tredjeländer som garanterar ett kvalitetssystem av jämförbar kvalitet att sluta avtal med medlemsstaterna i Europeiska unionen kan generellt främja en ökad respekt för konventionerna.

## **2.4. Medlemsstaternas ståndpunkter**

Vissa medlemsstater anser principiellt inte att Europeiska gemenskapen är behörig på detta område. Flera medlemsstater anser att man överträder subsidiaritetsprincipen (i fråga om de nationella systemens effektivitet) och proportionalitetsprincipen (de föreslagna instrumenten går för långt). I praktiken anser många medlemsstater att respekten för flaggstatsnormerna kommer att medföra både direkta merkostnader (kvalificerade inspektörer, införande av administrativa system, kvalificerade kontrollanter) och indirekta merkostnader (delegering av kontroller och certifiering till klassificeringssällskap) med en risk för dubbelarbete mellan gemenskapspraxis och internationella skyldigheter.

## **3. Föredragandens ståndpunkt**

### **3.1. Diskuterade punkter**

Vissa medlemsstaters bristande tillämpning av och respekt för de internationella bestämmelserna skapar problem: a) på det ekonomiska planet mellan de stater som övervakar fartyg som för deras flagg mer effektivt och de som gör sig mindre möda på den punkten, eftersom detta återspeglas i kostnaderna för fartygsunderhåll och i de administrativa kostnaderna; b) på det sociala planet eftersom den bristande respekten för internationella åtaganden får effekter på arbetstillfällena för mindre kvalificerade besättningar, som är mindre koststamma, och leder till en form av social dumpning så att kvalificerad personal mister arbetstillfällena; och c) på det miljömässiga planet eftersom användningen av fartyg som inte uppfyller internationella konventioner och med besättningar som saknar kvalifikationer ökar risken för dödsolyckor till sjöss och skador på miljön.

### **3.2. Behörighetsproblem**

Den förmodade begränsningen av EU:s lagstiftningsmässiga behörighet förefaller juridiskt ogrundad och politiskt olämplig. Å ena sidan fastställs det i EG-fördraget inte enbart en abstrakt behörighet på sjöfartsområdet, utan också en exklusiv behörighet, efter det att den lagstiftande makten har utövats (artikel 80.2 i EG-fördraget). Å andra sidan förefaller det med hänsyn till den pågående globaliseringen på transportområdet olämpligt att bevara sjötransporternas nationella karaktär, vilket förhindrar den europeiska lagstiftaren att samordna utvecklingen och förbättra säkerheten till sjöss. Dessutom har EU som tidigare nämnts redan infört bestämmelser på området med uttrycklig hänvisning till de internationella bestämmelserna.

När det gäller subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna (artikel 5.2 och 5.3 i EG-fördraget) förefaller det uppenbart a) att skyddet av havsmiljön med hänsyn till de upprepade olyckor som inträffat i gemenskapsvattnen (*Erika, Prestige, Brear, Herald of Free Enterprise, Torrey Canyon*) inte kan anses vara tillräckligt och effektivt på nationell nivå, och b) att en verklig förbättring av tillämpningen av IMO-konventionerna kan uppnås genom att internationella bestämmelser införlivas i gemenskapsbestämmelserna, eftersom en bristande tillämpning av IMO-konventionerna inte kan sanktioneras. I stället för att diskutera ”om” borde man diskutera ”hur” man på lämpligt sätt och utan att öka de byråkratiska kraven kan sköta övergången från den traditionella dimensionen till en gemenskapsdimension.

### **3.3. Onödig byråkrati**

Det måste preciseras a) att det inte är medlemsstaterna som skall bevisa att reglerna följs, utan att det är kommissionen som skall bevisa att reglerna överträds (*förtroende*), och b) att medlemsstaterna kan uppfylla gemenskapens krav med de traditionella instrument som redan används vid genomförandet av de internationella bestämmelserna (*kontroll*). Förslaget till direktiv innebär nämligen en utplaning mellan IMO:s och EU:s kontrollförfaranden, vilket förefaller förenkla gemenskapens införlivande av konventionerna, men det innebär också att information skall tillhandahållas och att resultaten skall utvärderas, vilket skulle pålägga de nationella administrationerna fler byråkratiska förpliktelser. Det är därför nödvändigt att i största möjliga utsträckning komplettera och förenkla förfarandena och kontrollhandlingarna.

### **3.4. Behov av flexibilitet**

Vad gäller den harmoniseringseffekt som kommittéförfarandets mekanismer medför, bör det understrykas att det är nödvändigt att ge en viss handlingsfrihet till administrationerna, vilket också fastställs i IMO-bestämmelserna, så att fullgörandet av flaggstatsförpliktelserna kan anpassas till de nationella förhållandena, som skiljer sig åt både i fråga om flottornas kvalitet och kvantitet. En gemenskapstolkning bör därför, för att komma till störst nytta, göras på begäran av de berörda parterna (administrationer och/eller näringsidkare) och för varje enskilt fall (ingen generalisering). Man bör dock inte glömma att ansvarig kommitté (COSS) helt består av företrädare för medlemsstaterna och att kommissionen endast är ordförande för kommittén.

### **3.5. Kostnadsbedömning**

Enligt den konsekvensanalys som gjorts av kommissionen kommer förstärkningen av flaggstaternas kontroll att främja stordriftsfördelar i jämförelse med hamnstatens förfaranden. Detta kommer att gagna de fartyg som införs i ett register i en medlemsstat, eftersom det skulle bli fler kontroller under registreringsfasen, men färre under hamnfasen. På samma sätt kommer förbättringen av administrationerna, som blir tvungna att uppfylla ISO-normerna i enlighet med de internationella konventionerna om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) och om förebyggande av föroreningar till havs (MARPOL), att tillfälligt medföra högre kostnader, men förbättringen kommer också att öka effektiviteten på längre sikt.

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Fullgörande av flaggstatsförpliktelser			
<b>Referensnummer</b>	KOM(2005)0586 – C6-0062/2006 – 2005/0236(COD)			
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 14.3.2006			
<b>Rådgivande utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 14.3.2006			
<b>Inget yttrande avges</b> Beslut	ENVI 21.3.2006			
<b>Föredragande</b> Utnämning	Marta Vincenzi 6.4.2006			
<b>Behandling i utskott</b>	19.4.2006	13.9.2006	23.1.2007	27.2.2007
<b>Antagande</b>	27.2.2007			
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 46	–: 0	0: 1	
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bours, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos			