

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0081/2007

27.3.2007

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll
(omarbetning)
(KOM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Dominique Vlasto

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

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	64
ÄRENDETS GÅNG	67

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll
(omarbetning)
(KOM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2005)0588)¹,
 - med beaktande av artiklarna 251.2 och 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0028/2006),
 - med beaktande av artikel 51 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för rättsliga frågor (A6-0081/2007).
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 4

(4) Säkerheten, möjligheterna att förhindra förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord kan påtagligt förbättras om man drastiskt minskar antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten, **vilket kan uppnås** genom att strikt tillämpa internationella konventioner, koder och resolutioner.

(4) Säkerheten, möjligheterna att förhindra förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord kan påtagligt förbättras om man drastiskt minskar antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten, genom att strikt tillämpa internationella konventioner, koder och resolutioner.

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

Motivering

En strikt tillämpning av internationella konventioner, koder och resolutioner är en grundläggande skyldighet som bidrar till att uppnå de angivna målen, men är inte det enda sättet att uppnå dessa.

Ändringsförslag 2 Skäl 4a (nytt)

(4a) Europeiska gemenskapen efterlyser i detta avseende en snabb ratificering av Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss från 2006, i vilken del 5.2.1 omfattar flaggstatsförpliktelser.

Motivering

Denna konvention, som kodifierar och uppdaterar internationell rätt om arbete till sjöss, omfattar också flaggstatsförpliktelser. Den bör nämnas i syfte att uppmuntra medlemsstaterna att snabbt ratificera den.

Ändringsförslag 3 Skäl 5

(5) Ansvaret för att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden ombord skall i första hand vila på flaggstaten. Ett antal flaggstater har emellertid underlåtit att genomföra och verkställa internationella normer. Hädanefter bör övervakningen av fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden också vara hamnstatens skyldighet.

(5) Ansvaret för att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden ombord skall i första hand vila på flaggstaten. Ett antal flaggstater har emellertid underlåtit att genomföra och verkställa internationella normer. Hädanefter bör övervakningen av fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden också vara hamnstatens skyldighet, ***men det måste understrykas att hamnstatens inspektioner inte är expertutlåtanden, att inspektionsrapporterna inte kan likställas med ett sjövärdighetsbevis och att hamnstatskontrollen inte befriar flaggstaten från dess ansvar.***

Motivering

Det är viktigt att erinra om att hamnstaten inte kan agera i flaggstatens ställe, även om hamnstatens kontroller är nödvändiga för att kompensera för flaggstatens brister och samtidigt utgör en mycket viktig del av ett modernt sjösäkerhetssystem.

Ändringsförslag 4 Skäl 10

(10) Om varje medlemsstat årligen inspekterar minst en fjärdedel av de utländska fartyg som årligen anlöper dess hamnar betyder det i praktiken att ett stort antal fartyg som vid en och samma tidpunkt framförs inom unionens område har varit föremål för inspektion. utgår

Motivering

Av samstämmighetsskäl och för att undvika all sammanblandning med de nya bestämmelserna bör de bestämmelser som styr den nuvarande hamnstatskontrollen utgå.

Ändringsförslag 5 Skäl 11

(11) Målsättningen för en effektiv hamnstatskontroll borde vara att alla fartyg som anlöper hamnar i Europeiska unionen inspekteras regelbundet, ***i stället för den idag rådande målsättningen att en fjärdedel av de fartyg som anlöper en medlemsstats hamnar skall inspekteras.*** Inspektionerna bör inriktas på undermåliga fartyg. Fartyg i gott skick, dvs. fartyg som har klarat alla inspektioner eller som är flaggade i en stat som följer IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater (Voluntary Member State Audit Scheme), bör gynnas genom att inspekteras mera sällan. Dessa nya inspektionsrutiner bör inorporeras i gemenskapens hamnstatskontroll så snart de har utarbetats i detalj. Rutinerna bör bygga på ett inspektionssamarbete där varje medlemsstat bidrar på ett rättvist sätt

(11) Målsättningen för en effektiv hamnstatskontroll borde vara att alla fartyg som anlöper hamnar i Europeiska unionen inspekteras regelbundet. Inspektionerna bör inriktas på undermåliga fartyg. Fartyg i gott skick, dvs. fartyg som har klarat alla inspektioner eller som är flaggade i en stat som följer IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater (Voluntary Member State Audit Scheme), bör gynnas genom att inspekteras mera sällan. Dessa nya inspektionsrutiner bör inorporeras i gemenskapens hamnstatskontroll så snart de har utarbetats i detalj. Rutinerna bör bygga på ett inspektionssamarbete där varje medlemsstat bidrar på ett rättvist sätt till uppnåendet av gemenskapens mål om en heltäckande inspektion.

till uppnåendet av gemenskapens mål om en heltäckande inspektion.

Medlemsstaterna bör dessutom ha ett erforderligt antal anställda, inbegripet kvalificerade inspektörer, med beaktande av fartygstrafikens intensitet och karaktär vid respektive hamn.

Motivering

Av samstämmighetsskäl måste hänvisningen till den i dag rådande målsättningen att inspektera en fjärdedel av fartygen utgå. Det bör understrykas att medlemsstaterna skall ha nödvändig personal för att kunna uppnå den nya målsättningen för inspektionerna.

Ändringsförslag 6 Skäl 11a (nytt)

(11a) Det inspektionssystem som inrättas genom detta direktiv bör anpassas till det arbete som utförs inom ramen för Paris MOU. Eftersom det på gemenskapsnivå måste råda enighet om alla förändringar i Paris MOU, innan de börjar tillämpas i Europeiska unionen, bör en nära samordning upprättas mellan gemenskapslagstiftningen och Paris MOU för att inrätta ett entydigt inspektionssystem.

Motivering

Man bör hindra uppkomsten av två parallella inspektionssystem som riskerar att kraftigt öka inspektionsbördan och administrationen.

Ändringsförslag 7 Skäl 13a (nytt)

(13a) Intervallen för de regelbundna inspektionerna skall i enlighet med den inspektion som införs genom detta direktiv avgöras av fartygets riskprofil, som fastställs på grundval av allmänna och historiska parametrar. För högriskfartyg bör dessa intervall inte

överskrida sex månader.

Motivering

Intervallen för inspektionerna på gemenskapsnivå kommer hädanefter att avgöras av riskprofilen hos de enskilda fartyg som anlöper en gemenskapshamn eller en ankarplats. Om riskprofilen är hög får intervallet mellan inspektionerna under inga omständigheter överskrida sex månader.

Ändringsförslag 8 Skäl 14

(14) Vissa fartyg utgör på grund av sitt dåliga skick, sin flagg och förhistoria en påtaglig fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön. Dessa fartyg bör därför vägras tillträde till **gemenskapens** hamnar, om det inte kan visas att fartyget utan risk kan framföras i gemenskapens farvatten. Riktlinjer bör utarbetas i vilka de förfaranden beskrivs som är tillämpliga då förbudet mot ett sådant tillträde utfärdas och upphävs. För öppenhetens skull bör förteckningen över de fartyg som vägrats tillträde till **gemenskapens** hamnar offentliggöras.

(14) Vissa fartyg utgör på grund av sitt dåliga skick, sin flagg och förhistoria en påtaglig fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön. Dessa fartyg bör därför vägras tillträde till hamnar **och ankarplatser i gemenskapen**, om det inte kan visas att fartyget utan risk kan framföras i gemenskapens farvatten. Riktlinjer bör utarbetas i vilka de förfaranden beskrivs som är tillämpliga då förbudet mot ett sådant tillträde utfärdas och upphävs. För öppenhetens skull bör förteckningen över de fartyg som vägrats tillträde till hamnar **och ankarplatser i gemenskapen** offentliggöras.

Motivering

Tillträdesförbudet bör också gälla ankarplatserna i gemenskapen.

Ändringsförslag 9 Skäl 19

(19) Lotsar och hamnmyndigheter bör kunna lämna värdefulla upplysningar om **fel** som upptäcks på fartyg.

(19) Lotsar och hamnmyndigheter bör kunna lämna värdefulla upplysningar om **brister** som upptäcks på fartyg.

Motivering

Lotsar och hamnmyndigheter kan uppmärksamma brister och på så sätt bidra till hamnstatskontrollen. De är dock inte inspektörer och det vore orimligt att be dem anmäla fel, som inte alltid är uppenbara eller synliga.

Ändringsförslag 10
Skäl 20

(20) Klagomål **som rör** boende- och arbetsförhållanden ombord bör utredas. Den som lämnar ett klagomål bör informeras om hur klagomålet följs upp.

(20) Klagomål **från personer med ett bekräftat legitimt intresse av** boende- och arbetsförhållanden ombord bör utredas. **Klagomålen bör företrädesvis behandlas ombord.** Den som lämnar ett klagomål bör informeras om hur klagomålet följs upp.

Motivering

Skälet anpassas till artikeln. Besättningsmedlemmars klagomål bör prioriteras framför andra former av klagomål, eftersom deras legitima intresse är obestridligt.

Ändringsförslag 11
Skäl 28a (nytt)

(28a) Medlemsstaterna bör i enlighet med artikel 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som i den mån det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna och offentliggöra dessa tabeller.

Ändringsförslag 12
Skäl 28b (nytt)

(28b) För att inte påföra en oproportionerlig administrativ börda på medlemsstater utan havshamn bör en minimiregel göra det möjligt för dem att avvika från bestämmelserna i detta direktiv i enlighet med det förfarande som avses i artikel 24.

Motivering

Det är legitimt att stater som inte har tillträde till havet undantas från skyldigheten att tillämpa alla de bestämmelser som följer med detta direktiv. Stater som har stora flodhamnar kan dock under vissa särskilda omständigheter vara skyldiga att utföra kontroller inom ramen för detta direktiv. Det är viktigt att införa undantag enligt strikta villkor. Dessa kan antas genom kommittéförfarandet.

Ändringsförslag 13
Artikel 1, led ba (nytt)

ba) säkerställande av att alla fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats inom gemenskapen inspekteras med intervaller beroende på deras riskprofil, så att fartyg som utgör en högre risk inspekteras noggrannare och oftare,

Motivering

Det främsta syftet med omarbetningen av direktivet är att ändra gemenskapens inspektion, som skall vara kopplad till riskprofilen för de fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats inom gemenskapen. För att säkra mer effektiva inspektioner skall högriskfartyg inspekteras noggrannare och oftare.

Ändringsförslag 14
Artikel 1, led bb (nytt)

bb) införande av faktorer i gemenskapens hamnstatskontroll som syftar till att upprätta gemensamma kriterier för hamnstatens fartygskontroll och harmoniserade förfaranden för inspektion och kvarhållande av fartyg.

Motivering

Omarbetningen av direktivet syftar också till att införa faktorer i gemenskapens hamnstatskontroll som är samstämmiga och harmoniserade på gemenskapsnivå. Detta är en av nyckelfaktorerna när det gäller respekten för de nya bestämmelserna, deras tillämpning och därmed också deras effektivitet.

Ändringsförslag 15
Artikel 2, punkt 2a (ny)

2a. regler och förfaranden för IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater (Voluntary Member State Audit Scheme): IMO-församlingens resolution A.974(24).

Motivering

Definitionen kommer från internationell rätt och är nödvändig till följd av hänvisningen i bilaga II, del I, punkt I, stycke c.

Ändringsförslag 16
Artikel 2, punkt 2b (ny)

2b. Paris MOU-region: det geografiska område där signatärstaterna till Paris MOU utför inspektioner inom ramen för Paris MOU.

Motivering

Termen "Paris MOU-region" förekommer flera gånger i direktivet. Det är därför viktigt att definiera detta begrepp.

Ändringsförslag 17
Artikel 2, punkt 4a (ny)

4a. hamn: land- och vattenområde som består av sådana anläggningar och sådan utrustning som i princip möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av gods, mottagande och leverans av gods, samt ombord- och landstigning av passagerare.

Motivering

Det förefaller logiskt att definiera "hamn" inom ramen för detta direktiv. Den föreslagna definitionen kommer från förslaget till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster.

Ändringsförslag 18
Artikel 2, punkt 9

9. inspektion: en inspektörs besök ombord på ett fartyg för att kontrollera att fartyget uppfyller de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar, inbegripet de kontroller som anges i **artikel 7.1**.

9. **inledande** inspektion: en inspektörs besök ombord på ett fartyg för att kontrollera att fartyget uppfyller de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar, inbegripet de kontroller som anges i **artikel 8.1**.

Motivering

Den nya inspektionen omfattar tre typer av inspektioner. Den inledande inspektionen är den grundläggande inspektionen.

Ändringsförslag 19 Artikel 2, punkt 10

10. mer ingående inspektion: en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning i enlighet med de förhållanden som närmare anges i **artikel 7.4** helt eller - om detta är lämpligare - delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de skötselanvisningar som gäller ombord.

10. mer ingående inspektion: en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning i enlighet med de förhållanden som närmare anges i **artikel 8.2** helt eller – om detta är lämpligare – delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de skötselanvisningar som gäller ombord.

Motivering

Den mer ingående inspektionen är den andra typen av inspektion. Det är upp till inspektören att utföra denna inspektion beroende på resultatet av den inledande inspektionen. För att säkra ett högkvalitativt och effektivt arbete måste inspektören få möjlighet att utföra mer ingående inspektioner.

Ändringsförslag 20 Artikel 2, punkt 11

11. utökad inspektion: en inspektion som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VIII del C. En utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med **artikel 7.3**.

11. utökad inspektion: en inspektion som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VIII del C. En utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med **artikel 7a**.

Motivering

Numreringen harmoniseras med Dominique Vlastos ändringsförslag.

Ändringsförslag 21
Artikel 2, punkt 12

12. klagomål: information eller rapport från **befälhavaren, en besättningsmedlem, yrkesorganisation, sammanslutning eller fackförening eller någon annan** person som har ett intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förening.

12. klagomål: information eller rapport, **med undantag av den rapport om uppenbara fel och brister som utarbetas av lotsar och hamnmyndigheter i enlighet med artikel 17**, från **en fysisk eller juridisk** person som har ett **legitimt** intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förening.

Motivering

Möjligheten att lämna in ett klagomål förblir öppen för alla personer som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet. Utan att begränsa möjligheten att lämna in ett klagomål, är det dock nödvändigt att införa regler för att undvika missbruk och klargöra skillnaden mellan klagomål och de rapporter som avses i artikel 17.

Ändringsförslag 22
Artikel 2, punkt 14

14. tillträdesförbud: ett **dokument** utfärdat till ett fartygs befälhavare **och** det företag som ansvarar för fartyget, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till gemenskapens hamnar.

14. tillträdesförbud: ett **beslut** utfärdat till ett fartygs befälhavare, det företag som ansvarar för fartyget **och flaggstaten**, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till **alla** gemenskapens hamnar **och ankarplatser**.

Motivering

Ett tillträdesförbud kan inte definieras som ett dokument. Det handlar först och främst om ett beslut som fattas av den behöriga myndigheten. För att säkra effektivitet och se till att denna åtgärd tillämpas förefaller det lämpligt att även underrätta flaggstaten om beslutet. Tillträdesbeslutet bör dessutom också gälla alla gemenskapens hamnar och ankarplatser.

Ändringsförslag 23
Artikel 2, punkt 16

16. företag: fartygets ägare eller någon annan organisation eller person – såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning – som har övertagit

(Berör inte den svenska versionen.)

fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 24
Artikel 2, punkt 19

19. klasscertifikat: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som **intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och föreskrifter som organisationen har fastställt och offentliggjort.**

19. klasscertifikat: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som **bekräftar överensstämmelse med kapitel II.I, del A.1, regel 3/1 i SOLAS 74.**

Motivering

Ändringsförslaget syftar till att bringa texten i överensstämmelse med gällande internationell havsrätt.

Ändringsförslag 25
Artikel 2, punkt 20

20. inspektionsdatabasen: **det centrala informationssystemet för hamnstatsinspektioner.**

20. inspektionsdatabasen: informationssystemet för **genomförande av hamnstatskontrollerna inom gemenskapen med beaktande av de inspektioner som genomförs i Paris MOU-regionen.**

Motivering

Inspektionsdatabasen är en nyckelfaktor för genomförandet av hamnstatskontrollerna inom gemenskapen. Den bör därför främst användas i detta syfte. I den mån det är önskvärt och genomförbart bör inspektionsdatabasen också kunna användas inom ramen för det nya Paris MOU-inspektionsförfarandet.

Ändringsförslag 26
Artikel 3, punkt 1

1. Detta direktiv gäller varje fartyg och dess besättning som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.

För tillämpningen av detta direktiv får en medlemsstat även utöva sin inspektions- och kvarhållandebehörighet enligt internationell rätt gentemot fartyg som finns på dess vatten, eller som har anlöpt eller ankrat vid en offshoreanläggning eller annan installation eller anläggning på dess vatten.

Inget i denna artikel skall påverka rätten för en stat att ingripa med stöd av gällande internationella konventioner.

1. Detta direktiv gäller varje fartyg och dess besättning som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.

Frankrike kan besluta att de hamnar som avses i detta stycke inte omfattar de hamnar som är belägna i de utomeuropeiska departement som avses i artikel 299.2 i fördraget.

När en medlemsstat utför en inspektion av ett fartyg i sina territorialvatten, men utanför en hamn, skall detta förfarande betraktas som en inspektion inom ramen för tillämpningen av detta direktiv.

Inget i denna artikel skall påverka rätten för en stat att ingripa med stöd av gällande internationella konventioner.

De medlemsstater som inte har någon havshamn kan enligt vissa villkor avvika från tillämpningen av detta direktiv. Kommissionen skall i enlighet med de förfaranden som fastställs i artikel 24 vidta nödvändiga åtgärder för genomförandet av dessa undantag.

Motivering

Les départements d'Outre-Mer français, qui ne sont pas couverts par la directive 95/21/CE, ne devraient pas non plus être inclus dans le champ d'application de la présente directive, car ils appartiennent à des zones géographiques complètement différentes et couvertes par d'autres Mémoires d'Entente que celui de Paris.

Il est légitime que les Etats qui n'ont pas accès à la mer ne soient pas tenus d'appliquer toutes les provisions découlant de cette directive. Les Etats disposant de ports sur des axes fluviaux importants pourraient néanmoins devoir procéder, dans certaines conditions particulières, à des contrôles dans le cadre de cette directive. Il est nécessaire de prévoir des règles dérogatoires, qui seront assorties de conditions strictes. Celles-ci pourront être adoptées par voie de comitologie.

Ändringsförslag 27
Artikel 4, rubriken

Medlemsstaternas skyldigheter

Inspektionsbefogenheter

Ändringsförslag 28
Artikel 4, punkt 2

2. Medlemsstaterna skall ha lämpliga behöriga myndigheter för genomförandet av fartygsinspektioner, och skall se till att **dessa behöriga myndigheter** utför sina åligganden i enlighet med detta direktiv. De skall särskilt ha ett erforderligt antal anställda, inbegripet kvalificerade inspektörer, med beaktande av fartygstrafikens intensitet och karaktär vid respektive hamn.

Medlemsstaterna skall se till att det finns inspektörer tillgängliga för att genomföra utökade **och obligatoriska** inspektioner enligt **artikel 8** och **bilaga I.A.1** .

2. Medlemsstaterna skall ha lämpliga behöriga myndigheter för genomförandet av fartygsinspektioner, och skall se till att **de** utför sina åligganden i enlighet med detta direktiv. De skall särskilt ha ett erforderligt antal anställda, inbegripet kvalificerade inspektörer, med beaktande av fartygstrafikens intensitet och karaktär vid respektive hamn.

Medlemsstaterna skall se till att det finns inspektörer tillgängliga för att genomföra **inledande och** utökade inspektioner enligt **artiklarna 7 och 7a** och **bilaga II.II** .

Motivering

Man bör påpeka för medlemsstaterna att det måste finnas ett tillräckligt antal inspektörer för att genomföra alla de inspektioner som fastställs i gemenskapens inspektionsförfarande.

Ändringsförslag 29
Artikel 5, rubriken

Inspektionsmyndighetens åligganden

Gemenskapens inspektion

Motivering

Den inspektionsplikt som införs genom detta direktiv och som anges i denna artikel utgör grunden för gemenskapens inspektion. Denna grund måste klart fastställas i en artikel med en tydlig rubrik.

Ändringsförslag 30
Artikel 5, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall **tillhandahålla en**

1. Medlemsstaterna skall **utföra**

individuell inspektionsinsats som, lagd till det antal inspektioner som övriga medlemsstater och signatärstaterna till Paris MOU utför, skall garantera att alla fartyg som anlöper Europeiska unionens hamnar eller ankarplatser inspekteras. Insatsen skall garantera att fartyg som utgör en högre risk inspekteras noggrannare och oftare.

Den inspektion som utformas för att uppnå det mål som anges i första stycket skall inkludera de punkter som anges i bilaga II.

inspektioner i enlighet med det urvalsförfarande som beskrivs i artikel 7 och bestämmelserna i bilaga II.

Motivering

I en ny artikel 7 anges hur de fartyg som skall inspekteras skall väljas ut. Därmed blir denna del av artikel 5 överflödig.

Ändringsförslag 31 Artikel 5, punkt 2

2. Kommissionen skall utfärda närmare bestämmelser om inspektionsinsatsen i enlighet med förfarandet i artikel 24.2.

2. Varje medlemsstat skall årligen genomföra ett sammanlagt antal inspektioner av individuella fartyg som motsvarar dess andel av det sammanlagda antalet inspektioner som skall utföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen. Denna andel skall fastställas på grundval av antalet individuella fartyg som anlöper den berörda medlemsstatens hamnar eller ankarplatser i förhållande till det sammanlagda antalet fartyg som anlöper hamnar eller ankarplatser i varje medlemsstat i gemenskapen och i signatärstaterna till Paris MOU.

Motivering

Antalet inspektioner som skall utföras av varje medlemsstat skall beräknas på grundval av det sammanlagda antalet fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen.

b) Årligen genomföra ett sammanlagt antal inspektioner av fartyg med prioritet I och II, enligt artikel 7 a och b, som åtminstone motsvarar dess årliga inspektionsplikt.

Motivering

Syftet med denna artikel är att precisera de villkor som fastställer hur medlemsstaterna skall uppfylla sin inspektionsplikt.

Ändringsförslag 35
Artikel 5b (ny), punkt 1

Artikel 5b

Situationer där vissa fartyg inte inspekteras

1. En medlemsstat kan i följande situationer besluta att skjuta upp en inspektion av ett fartyg med prioritet I:

i) Om inspektionen kan utföras nästa gång fartyget anlöper en hamn i samma medlemsstat, förutsatt att fartyget inte under mellantiden anlöper någon annan hamn eller ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen och att inspektionen inte skjuts upp med mer än 15 dagar.

ii) Om inspektionen kan utföras i en annan hamn i gemenskapen eller Paris MOU-regionen inom 15 dagar, förutsatt att den stat där den berörda hamnen är belägen har åtagit sig att utföra inspektionen.

Om en inspektion skjuts upp, men inte utförs i enlighet med led i och ii och inte registreras i inspektionsdatabasen, skall den betraktas som en försummad inspektion i den medlemsstat som sköt upp inspektionen.

Motivering

Om en medlemsstat inte kan genomföra en inspektion i en bestämd hamn, bör det finnas ett förfarande som gör det möjligt att genomföra denna inspektion i en annan hamn som fartyget anlöper, inom 15 dagar, i samma medlemsstat eller i en annan medlemsstat i Paris MOU-regionen.

Ändringsförslag 36 Artikel 5b (ny), punkt 2

2. I följande undantagsfall skall en inspektion av ett fartyg med prioritet I som inte utförts av operativa orsaker inte betraktas som en försummad inspektion, förutsatt att orsakerna till att inspektionen inte utförts registrerats i inspektionsdatabasen, om den behöriga myndigheten anser att genomförandet av inspektionen skulle utgöra en risk för inspektörerna, fartyget, dess besättning, hamnen eller den marina miljön.

Motivering

I dessa få undantagsfall kan det vara omöjligt att utföra en inspektion på grund av de risker som denna skulle utgöra för inspektören, besättningen, fartyget, m.m. Endast i dessa vederbörligen motiverade fall bör inspektionen inte registreras som en försummad inspektion från den berörda medlemsstatens sida.

Ändringsförslag 37 Artikel 5b (ny), punkt 3

3. Om en inspektion inte genomförs på ett ankrat fartyg, skall den inte registreras som en försummad inspektion om orsakerna till att inspektionen inte genomförts (enligt led ii) registrerats i inspektionsdatabasen, om

i) fartyget inspekteras i en annan hamn i gemenskapen eller Paris MOU-regionen i enlighet med bilaga II inom 15 dagar, eller

ii) genomförandet av inspektionen enligt den behöriga myndigheten skulle utgöra en risk för inspektörernas, fartygets,

**besättningens eller hamnens säkerhet,
eller för den marina miljön.**

Motivering

Särskilt vid ankring kan det vara mycket svårt att utföra inspektioner. Man bör därför medge en viss flexibilitet när det gäller genomförandet av inspektioner på ankarplatser.

Ändringsförslag 38
Artikel 5b (ny), punkt 4

**4. Kommissionen kan anta
tillämpningsföreskrifter för denna artikel
i enlighet med förfarandet i artikel 24.**

Motivering

Eftersom det handlar om ett system som förutsätter ett omfattande samarbete mellan medlemsstaterna och en noga samordning av alla aspekter, skall kommissionen i samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån utarbeta tillämpningsföreskrifterna.

Ändringsförslag 39
Artikel 6

Fartygets ankomst till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat skall anmälas i förväg i enlighet med bilaga III av den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren.

1. Ett fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion i enlighet med artikel 7a och som är på väg mot en hamn eller ankarplats i en medlemsstat skall anmälas i förväg i enlighet med **bestämmelserna i** bilaga III av den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren.

2. Vid mottagande av den ankomstanmälan som avses i punkt 2 och i artikel 4 i direktiv 2002/59/EG skall hamnmyndigheten vidarebefordra informationen till den behöriga myndigheten.

3. All information inom ramen för denna artikel skall lämnas i elektroniskt format. Andra format får endast användas om informationen inte kan lämnas på elektronisk väg.

4. De rutiner och format som medlemsstaterna utarbetar för bilaga III skall uppfylla relevanta bestämmelser i direktiv 2002/59/EG.

Motivering

Harmonisering av numreringen och terminologin. Det handlar här om en utökad inspektion och i punkt 2 handlar det om den anmälan som avses i punkt 1.

Ändringsförslag 40
Artikel 6a (ny)

Artikel 6a

Fartygets riskprofil

1. Varje fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats i en medlemsstat skall tilldelas en riskprofil som avgör dess prioritet för inspektion, intervallerna mellan inspektionerna och inspektionernas omfattning. Fartygens riskprofil skall registreras i inspektionsdatabasen.

2. Ett fartygs riskprofil avgörs av en kombination av allmänna och historiska riskparametrar enligt följande:

a) Allmänna parametrar

De allmänna parametrarna grundas på fartygstyp, fartygets ålder, flagg, erkända organisationer och företagets prestationsnivå i enlighet med bilaga II.1.A och bilaga IIa.

b) Historiska parametrar

De historiska parametrarna grundas på antalet brister och kvarhållanden under en viss period i enlighet med bilaga II.1.B och bilaga IIa.

3. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 24 anta tillämpningsföreskrifterna för denna artikel, varvid följande skall anges:

- Varje riskparameters värde.**
- Den kombination av riskparametrar som**

motsvarar varje nivå för fartygens riskprofil.

– Tillämpningsvillkoren för de flaggstatskriterier som avses i bilaga II.1.A c iii om överensstämmelse med tillämpliga texter.

Motivering

Tillägg av en hänvisning till nya bilaga IIa, som innehåller ett schema för fastställandet av ett fartygs riskprofil.

Ändringsförslag 41
Artikel 6b (ny), punkt 1

Artikel 6b

Intervall mellan inspektionerna

1. Fartyg som anlöper en hamn eller ankarplats i gemenskapen skall underställas regelbundna inspektioner eller tilläggsinspektioner enligt följande:

a) Fartygen skall underställas regelbundna inspektioner enligt på förhand fastställda intervaller, se bilaga II.2. För högriskfartyg skall intervallet inte överstiga sex månader. För fartyg med övriga riskprofiler skall lägre risk innebära längre intervall, enligt bilaga II.2.

b) Fartyg skall underställas tilläggsinspektion oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion enligt följande:

i) Den behöriga myndigheten skall se till att fartyg som har drabbats av faktorer av högsta prioritet enligt bilaga II.3.a inspekteras.

ii) Fartyg som har drabbats av oförutsedda faktorer enligt bilaga II.3.b skall inspekteras. Beslutet att utföra en sådan tilläggsinspektion skall överlämnas till den behöriga myndighetens fackmässiga bedömning.

Motivering

För att garantera juridisk säkerhet och av tydlighets skull bör man ange i en av direktivets artiklar de inspektionsintervall som fartygen kan underställas. Intervallen beror på den riskprofil som tilldelats fartyget samt på de högprioriterade eller oförutsedda faktorer som anges i bilaga II.3, och som kan ändra det normala tidsintervallet mellan två inspektioner.

Ändringsförslag 42 Artikel 6b (ny), punkt 2

2. Regelbundna inspektioner och tilläggsinspektioner skall omfatta en undersökning av de områden som har fastställts i förväg för varje fartyg; områdena kan variera beroende på fartygs- och inspektionstyp och resultatet av tidigare hamnstatskontroller. Inspektionsdatabasen skall innehålla de uppgifter som behövs för att identifiera de riskområden som skall kontrolleras vid varje inspektion.

Motivering

Intervallet mellan inspektionerna föregriper inte deras innehåll, vilket avgörs av fartygstypen, inspektionstypen och tidigare inspektioner. För att säkra en effektiv harmonisering av inspektionerna bör man införa checklistor.

Ändringsförslag 43 Artikel 6b (ny), punkt 3

3. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 24 och med hänsyn till de förfaranden som tillämpas inom ramen för Paris MOU anta tillämpningsföreskrifterna för denna artikel, tillsammans med listan över de områden som skall inspekteras för varje fartygstyp.

Motivering

Kommissionen skall i samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån se till att sådana listor utarbetas för att stärka harmoniseringen av inspektionerna. Man bör därför begränsa risken för avvikelser i förhållande till de riktlinjer som utvecklats inom ramen för Paris MOU.

Ändringsförslag 44
Artikel 6c (ny)

Artikel 6c

Urval av fartyg för inspektion

Den behöriga myndigheten skall se till att fartyg väljs ut för inspektion på grundval av deras riskprofil, i enlighet med bilaga II.1, och när högprioriterade eller oförutsedda faktorer uppstår i enlighet med bilaga II.II.2.

När det gäller inspektionerna skall den behöriga myndigheten

a) välja ut fartyg som skall genomgå en obligatorisk inspektion och som betecknas som fartyg med prioritet I, i enlighet med det urvalsförfarande som avses i bilaga II.4.A,

b) eventuellt välja ut fartyg som kan bli föremål för inspektion och som betecknas som fartyg med prioritet II, i enlighet med bilaga II.4.B.

Motivering

I denna artikel anges villkoren för hur de fartyg som skall inspekteras skall väljas ut, fördelade i två kategorier: fartyg med prioritet I och fartyg med prioritet II.

Ändringsförslag 45
Artikel 7

Inspektionsmetoder

1. Den behöriga myndigheten skall säkerställa att inspektören åtminstone

Inspektionstyper

1. Medlemsstaterna skall se till att fartyg som valts ut för inspektion i enlighet med artikel 6c genomgår en inledande inspektion, en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion enligt följande:

2. Inledande inspektion

a) Vid varje inledande inspektion av ett fartyg skall den behöriga myndigheten säkerställa att inspektören åtminstone

kontrollerar de certifikat och dokument **som finns förtecknade i bilaga IV** och som enligt gemenskapens **gällande** sjöfartslagstiftning och konventionerna skall finnas ombord.

a) kontrollerar de certifikat och dokument som enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning och konventionerna skall finnas ombord, **särskilt de som finns förtecknade i bilaga IV,**

b) kontrollerar, i förekommande fall, om brister som en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats,

c) förvissas sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, däribland maskinutrymme och bostäder.

2. Om ett fartyg har tillåtits att lämna en hamn på villkor att bristerna åtgärdas i nästa hamn, skall inspektionen i nästa hamn begränsas till en kontroll av att bristerna verkligen har åtgärdats.

Om inspektören finner det lämpligt får han eller hon emellertid bestämma att inspektionen skall omfatta även annat.

3. Inspektören har rätt att granska alla sådana relevanta certifikat och dokument som måste finnas ombord enligt konventionerna utom sådana som är förtecknade i bilaga IV.

4. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller för verksamheten ombord efterlevs, skall göras när det efter en sådan inspektion som nämns i **punkterna 1-3** finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar de tillämpliga villkoren i denna konvention.

Otvetydiga skäl föreligger när en inspektör finner omständigheter som han sakkunnigt bedömer utgöra skäl för en mer ingående inspektion av fartyget, dess utrustning och besättning.

b) Om ett fartyg har tillåtits att lämna en hamn på villkor att bristerna åtgärdas i nästa hamn, skall inspektionen i nästa hamn begränsas till en kontroll av att bristerna verkligen har åtgärdats.

Om inspektören finner det lämpligt får han eller hon emellertid bestämma att inspektionen skall omfatta även annat.

3. Mer ingående inspektioner

En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller för verksamheten ombord efterlevs, skall göras när det efter en sådan inspektion som nämns i **punkt 2** finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar de tillämpliga villkoren i denna konvention.

Otvetydiga skäl föreligger när en inspektör finner omständigheter som han sakkunnigt bedömer utgöra skäl för en mer ingående inspektion av fartyget, dess utrustning och besättning.

Exempel på otvetydiga skäl finns i bilaga V och bilaga VII.C.

Exempel på otvetydiga skäl finns i bilaga V och bilaga VII.C.

5. De relevanta förfaranden och riktlinjer för fartygskontroller som föreskrivs i bilaga VI skall också beaktas.

Även om ett förfarande eller en riktlinje som anges i bilaga VI.4 avviker från gemenskapslagstiftningen skall medlemsstaterna inte anta någon nationell lag eller annan författning som leder till införande av förfaranden eller till tillämpningen av en inspektionspraxis som strider mot gemenskapslagstiftningen.

Medlemsstaterna skall se till att de behöriga myndigheterna informeras om vilka riktlinjer och förfaranden som skall användas i enlighet med gemenskapslagstiftningen, och kontrollera att de används på rätt sätt.

6. Inspektörernas skyddskontroller ombord skall ske i enlighet med de förfaranden som anges i bilaga VII.

Motivering

Med denna ändrade artikel kan man beskriva de tre inspektionstyper som fartygen kan underställas. Den grundläggande inspektionen är den inledande inspektionen. I artikeln preciseras också inspektionernas omfattning. Numreringen av styckena anpassas. Den mer detaljerade inspektionen är den andra möjliga inspektionstypen. Initiativet till denna överläts på inspektörens sakkunniga omdöme på grundval av uppenbara omständigheter och skäl som konstateras vid den inledande inspektionen. Inspektören kan därmed också besluta att utföra nödvändiga detaljerade kontroller utan att utföra den utökade inspektionen.

Ändringsförslag 46
Artikel 7a (ny)

Artikel 7a

Utökade inspektioner

1. Följande fartygskategorier kan underställas en utökad inspektion i enlighet med bilaga II.II.3.3.1 a och b:

– Fartyg med hög riskprofil.

- Passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än tolv år.*
 - Fartyg med hög riskprofil eller passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än tolv år, om faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer spelar in.*
 - Fartyg som skall genomgå ny inspektion till följd av ett förbud mot tillträde utfärdat i enlighet med artikel 10.*
- 2. När den behöriga myndigheten får en ankomstanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion skall myndigheten utan dröjsmål meddela fartyget huruvida det kommer att bli föremål för en sådan.*

Motivering

Med hänsyn till den juridiska säkerheten och för att säkra samstämmighet har vissa av kriterierna i bilaga IX införlivats i denna artikel för att precisera och fastställa villkoren för införande och hävande av ett tillträdesförbud.

Ändringsförslag 47 Artikel 8

Artikel 8

utgår

Utökad inspektion av vissa fartyg

1. Fartyg i någon av kategorierna i bilaga VIII.B kan omfattas av utökad inspektion efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen i en hamn i en medlemsstat eller i en signatärstat till Paris MOU.

2. Om ett sådant fartyg väljs ut för inspektion i enlighet med bilaga I.A.2 skall en utökad inspektion utföras. En inspektion i enlighet med artikel 7 kan dock utföras under perioden mellan två utökade inspektioner.

Fartyg enligt punkt 1 som inte uppfyller anmälningsplikten enligt artikel 6 skall

genomgå en utökad inspektion vid ankarplatsen eller i anlöpshamnen.

3. Medlemsstaterna skall, om inte annat följer av artikel 9, se till att en utökad inspektion utförs av ett fartyg, som omfattas av punkt 1 och som enligt bilaga I har prioritetsfaktor 7 eller högre, i den första hamn som det anlöper efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen.

4. Utökade inspektioner skall genomföras i enlighet med förfarandena i bilaga VIII.C.

Motivering

Utgår till följd av ändrad formulering.

Ändringsförslag 48
Artikel 9, rubriken

Förfarande om vissa fartyg inte kan inspekteras

Riktlinjer och förfaranden enligt gemenskapens sjöfartsskyddsbestämmelser

Motivering

Enligt EG:s lagstiftning är det endast gemenskapens bestämmelser som gäller. Paris MOU omfattas inte av gemenskapens rättsområde.

Ändringsförslag 49
Artikel 9, punkt 1

1. I de fall då en medlemsstat av operativa skäl inte kan inspektera ett fartyg som har en prioritetsfaktor över 50 enligt bilaga I eller utföra en sådan obligatorisk utökad inspektion som avses i artikel 8.3, skall medlemsstaten utan dröjsmål lämna uppgift till den behöriga myndigheten i nästa hamn, om den hamnen ligger i en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU, om att ingen sådan inspektion har ägt rum.

1. De förfaranden och riktlinjer för kontroll av fartyg som anges i bilaga VI skall, när detta är relevant, beaktas inom ramen för detta direktiv.

Medlemsstaterna skall se till att de behöriga myndigheterna informeras om vilka riktlinjer och förfaranden som skall användas i enlighet med gemenskapslagstiftningen. De skall också kontrollera att de används på rätt sätt.

Motivering

Den första delen påpekar att gemenskapens inspektion i så stor utsträckning som möjligt måste beakta det arbete som utförs inom ramen för Paris MOU och gällande internationell sjöfartslagstiftning.

Ändringsförslag 50 Artikel 9, punkt 2

2. Sådana fall skall anmälas till kommissionen var sjätte månad tillsammans med orsakerna till att de berörda fartygen inte inspekterades. Medlemsstaterna skall även ange det sammanlagda antal inspektioner som gjorts enligt artikel 8.2 och bilaga I.A.1 under de sex månaderna.

Anmälningen skall göras senast fyra månader efter utgången av sexmånadersperioden i fråga.

2. När det gäller skyddskontroller skall medlemsstaterna följa de förfaranden som fastställs i bilaga VII i förbindelse med alla de fartyg som avses i artikel 3.1 och 3.2 i förordning (EG) nr 725/2004 som anlöper deras hamnar, om de inte för den hamnstats flagg som utför inspektionen.

De skall följa dessa förfaranden i förbindelse med de fartyg som avses i artikel 3.3 i förordning (EG) nr 725/2004 i de fall bestämmelserna i denna förordning har utvidgats till att omfatta de fartyg som avses i artikel 3.3.

Motivering

Harmonisering med gemenskapsrätten.

Enligt artikel 3.3 i förordning 725/2004 skall bestämmelserna i denna förordning endast utvidgas till att omfatta andra fartyg än passagerarfartyg av klass A som används i nationell fart om medlemsstaterna beslutar detta efter att ha genomfört en skyddsrisikanalys. Ordalydelsen i artikel 9.2 måste därför anpassas för att beakta de fall av nationell fart som inte täcks av ISPS-koden och som därmed inte är föremål för skyddskontroller.

Ändringsförslag 51 Artikel 9, punkt 3

3. Antalet uteblivna inspektioner enligt

3. Bestämmelserna om utökad inspektion

punkt 1 får inte för någon treårsperiod bestående av tre kalenderår överstiga 5 % av det antal fartyg som kan väljas ut för inspektion enligt punkt 1 och som anlöpt medlemsstatens hamnar under perioden i fråga.

i artikel 8 skall gälla för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artikel 2 a och b i direktiv 1999/35/EG.

När ett fartyg har besiktigats i enlighet med artiklarna 6 och 8 i direktiv 1999/35/EG skall dessa besiktningar anses som en mer ingående inspektion eller, i förekommande fall, en utökad inspektion och registreras som en sådan i inspektionsdatabasen.

Utan att det inverkar på möjligheten att hindra användningen av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 1999/35/EG, skall bestämmelserna i detta direktiv om åtgärdande av fel och brister, kvarhållande, tillträdesförbud och uppföljning av inspektioner, kvarhållanden och tillträdesförbud i förekommande fall tillämpas.

Motivering

Harmonisering med gemenskapsrätten.

Ändringsförslag 52
Artikel 9, punkt 4

4. De fartyg som avses i punkt 1 skall utgå genomgå en obligatorisk inspektion enligt bilaga I.A.1 eller en obligatorisk utökad inspektion enligt artikel 8.2, beroende på vilket som är tillämpligt, i nästa anlöpshamn i gemenskapen.

Motivering

Harmonisering med gemenskapsrätten. Detta stycke behövs inte längre.

Ändringsförslag 53
Artikel 9, punkt 5

5. Senast 22 juli 2008 skall siffran 5 % utgår som anges i punkt 3, om så anses lämpligt, ändras utifrån en bedömning av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 24.2.

Motivering

Harmonisering med gemenskapsrätten. Detta stycke behövs inte längre.

Ändringsförslag 54
Artikel 10, punkt 1

1. En medlemsstat skall se till att fartyg som uppfyller kriterierna i **bilaga IX.A** vägras tillträde till dess hamnar och ankarplatser, utom i de situationer som beskrivs i artikel 15.6.

Tillträdesförbudet skall bli tillämpligt så snart fartyget har lämnat den hamn eller ankarplats där det kvarhölls för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.

1. En medlemsstat skall se till att fartyg som uppfyller kriterierna i **denna punkt** vägras tillträde till dess hamnar och ankarplatser, utom i de situationer som beskrivs i artikel 15.6 **om fartyget**

– är flaggat i en stat som omfattas av den svarta eller gråa lista som fastställts av Paris MOU på grundval av de uppgifter som registrerats i inspektionsdatabasen och som offentliggörs årligen av kommissionen, och,

– har hållits kvar eller belagts med ett hindrande av användning i enlighet med direktiv 99/35/EG mer än två gånger de senaste 36 månaderna i en hamn i en medlemsstat eller en signatärstat till Paris MOU.

Med avseende på detta stycke skall den lista som fastställs av Paris MOU träda i kraft den 1 juli varje år.

Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 4–10 i bilaga IX har uppfyllts, dock tidigast tre månader efter utfärdandet.

Om tillträdesförbud utfärdas för andra gången för fartyget skall förbudet hävas tidigast efter tolv månader. Om fartyget därefter hålls kvar i någon hamn i gemenskapen skall fartyget permanent

***vägras tillträde till gemenskapens hamnar
och ankarplatser.***

Motivering

Med hänsyn till den juridiska säkerheten och för att säkra samstämmighet har vissa av kriterierna i bilaga IX införlivats i denna artikel för att precisera och fastställa villkoren för införande och hävande av ett tillträdesförbud.

Ändringsförslag 55
Artikel 10, punkt 2

2. Med avseende på **punkt 1** skall medlemsstaterna följa de förfaranden som anges i bilaga IX.B.

2. Med avseende på **denna artikel** skall medlemsstaterna följa de förfaranden som anges i bilaga IX.B.

Motivering

Förfarandena i bilaga IX punkt B hänger samman med artikel 10 om förbud mot tillträde för vissa fartyg.

Ändringsförslag 56
Artikel 12

Alla klagomål **som rör förhållanden** ombord skall **utredas**.

Alla klagomål **från personer som bevisligen och på ett legitimt sätt berörs av förhållandena** ombord skall **bli föremål för en inledande undersökning av den behöriga myndigheten**.

Med den inledande undersökningen skall det snarast möjligt gå att fastställa om klagomålet är tillåtligt eller om det är uppenbart ogrundat eller orimligt.

Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat skall myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat skall myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Klagandens identitet får inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare. Inspektören skall se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under sekretess.

Om klagomålet är tillåtligt får klagandens identitet inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare. Inspektören skall se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under sekretess.

Medlemsstaterna skall informera flaggstatens administration om klagomål som inte är uppenbart ogrundade och om hur klagomålen har följts upp; i lämpliga fall skall en kopia av meddelandet lämnas till Internationella arbetsorganisationen (ILO).

Medlemsstaterna skall informera flaggstatens administration om klagomål som inte är uppenbart ogrundade och om hur klagomålen har följts upp; i lämpliga fall skall en kopia av meddelandet lämnas till Internationella arbetsorganisationen (ILO).

Motivering

Man bör införa ett system som gör det möjligt för personer som berörs av fartygets säkerhet att lämna in ett klagomål till den behöriga myndigheten för att vid behov få till stånd en undersökning. Detta system bör dock inte vara obegränsat och ge alla rätt att lämna in klagomål. Det är mycket viktigt att göra skillnad mellan legitima tillåtliga klagomål och klagomål som är uppenbart orimliga. För att motverka orimliga klagomål bör det vara möjligt att lämna ut den klagandes identitet.

Ändringsförslag 57 Artikel 12, stycke 1

Alla klagomål som rör förhållanden ombord skall utredas.

Alla klagomål **inom ramen för artikel 2.12** som rör förhållanden ombord skall utredas.

Motivering

Förtydligande. Definitionen av artikel 2.12 återupptar ordalydelsen i ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006. Konventionen återupptar principen om att den klagande skall få vara anonym, vilken också finns med i IMO:s resolution A 787(19) om förfaranden för hamnstatkontroll. Det finns därför ingen anledning att ifrågasätta denna princip.

Ändringsförslag 58 Artikel 13, punkt 6

6. Vid kvarhållande skall den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen och med bifogande av inspektionsrapporten underrätta flaggstatens administration eller, när detta inte är möjligt, konsuln eller, i dennes frånvaro, den aktuella statens närmaste diplomatiska representant, om de omständigheter som gjort att ingripandet bedömts vara nödvändigt. **I förekommande fall skall** även bemyndigade inspektörer eller erkända organisationer som ansvarar för utfärdande av klasscertifikat eller

6. Vid kvarhållande skall den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen och med bifogande av inspektionsrapporten underrätta flaggstatens administration eller, när detta inte är möjligt, konsuln eller, i dennes frånvaro, den aktuella statens närmaste diplomatiska representant, om de omständigheter som gjort att ingripandet bedömts vara nödvändigt. Även bemyndigade inspektörer eller erkända organisationer som ansvarar för utfärdande av klasscertifikat eller

certifikat utfärdade för flaggstatens räkning enligt internationella konventioner informeras.

konventionscertifikat enligt internationella konventioner skall informeras.

Motivering

De certifikat som utfärdas för flaggstatens räkning är konventionscertifikat enligt artikel 2 i detta direktiv. De bemyndigade inspektörerna eller erkända organisationerna skall informeras enligt SOLAS-konventionen (regel 19d) och detta bör därför vara systematiskt.

Ändringsförslag 59 Artikel 13, punkt 8a (ny)

8a. Den behöriga myndigheten skall snarast möjligt informera hamnmyndigheten när beslut om kvarhållande fattas.

Motivering

För att säkra ett bra och effektivt samarbete bör man precisera att den behöriga myndigheten skall informera hamnmyndigheten om beslut som berör dennes arbete.

Ändringsförslag 60 Artikel 14, punkt 1

1. Fartygets ägare, den driftsansvarige eller dennes representant i medlemsstaten skall ha rätt att överklaga en behörig myndighets beslut att kvarhålla fartyget eller ett tillträdesförbud. Ett överklagande medför inte att beslutet om kvarhållande eller tillträdesförbudet upphävs.

1. Fartygets ägare, den driftsansvarige eller dennes representant i medlemsstaten skall ha rätt att överklaga en behörig myndighets beslut att kvarhålla fartyget eller ett tillträdesförbud. Ett överklagande medför inte att beslutet om kvarhållande eller tillträdesförbudet upphävs, **men skall omnämnas i inspektionsdatabasen.**

Motivering

Rätten att överklaga ett beslut om kvarhållande eller ett tillträdesförbud är en mycket viktig och värdefull upplysning och bör därför omnämnas i inspektionsdatabasen.

Ändringsförslag 61 Artikel 14, punkt 2

2. Medlemsstaterna skall inrätta och

2. Medlemsstaterna skall inrätta och

vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.

vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning. **De skall samarbeta sinsemellan för att upprätta enhetliga bestämmelser och förfaranden för tillämpningen av denna artikel, framför allt i syfte att säkra en rimlig frist för behandlingen av överklaganden.**

Motivering

De bestämmelser och förfaranden som gäller för rätten att lämna in klagomål bör vara de samma i samtliga medlemsstater, både för operatörerna och med hänsyn till uppföljningen av klagomålen. Fristerna för behandlingen av klagomålen måste vara rimliga för att inte straffa de operatörer som önskar utnyttja sin rätt att överklaga.

Ändringsförslag 62 Artikel 14, punkt 3

3. Den behöriga myndigheten är skyldig att upplysa befälhavaren för det fartyg som avses i punkt 1 om hans rätt att överklaga.

3. Den behöriga myndigheten är skyldig att upplysa befälhavaren för det fartyg som avses i punkt 1 om hans rätt att överklaga **och de praktiska formaliteterna för detta.**

Motivering

De bestämmelser och förfaranden som gäller för rätten att lämna in klagomål bör vara de samma i samtliga medlemsstater och måste fungera i praktiken.

Ändringsförslag 63 Artikel 15, punkt 1

1. När sådana brister som avses i artikel 13.2 inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta det ifrågavarande fartyget att fortsätta till det närmast tillgängliga reparationsvarv där uppföljning kan ske, som utses av befälhavaren och den aktuella myndigheten, förutsatt att de villkor som har uppställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av den medlemsstaten följs. Sådana villkor skall säkerställa att fartyget kan fortsätta färden

1. När sådana brister som avses i artikel 13.2 inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta det ifrågavarande fartyget att **direkt** fortsätta till det närmast tillgängliga reparationsvarv där uppföljning kan ske, som utses av befälhavaren och den aktuella myndigheten, förutsatt att de villkor som har uppställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av den medlemsstaten följs. Sådana villkor skall säkerställa att fartyget kan fortsätta färden

utan fara för passagerares och besättnings säkerhet och hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att utgöra ett oacceptabelt hot mot den marina miljön.

utan fara för passagerares och besättnings säkerhet och hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att utgöra ett oacceptabelt hot mot den marina miljön.

Motivering

Om att fartyg får tillstånd att lämna en hamn för att reparera en brist på ett reparationsvarv, skall det av uppenbara säkerhetsskäl under alla omständigheter resa direkt dit.

Ändringsförslag 64 Artikel 15, punkt 4, inledningen

4. Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att se till att fartyg enligt punkt 1 vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen om fartyget fortsätter sin resa

4. Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att se till att fartyg enligt punkt 1 vägras tillträde till alla hamnar **eller ankarplatser** i gemenskapen om fartyget fortsätter sin resa

Motivering

Tillträdesförbudet bör under dessa villkor också omfatta ankarplatser. Ett fartyg på vilket man konstaterat brister och som inte reparerat dessa utgör en risk för säkerheten till sjöss, oavsett om det uppsöker en hamn eller en ankarplats.

Ändringsförslag 65 Artikel 15, punkt 6

6. Med avvikelse från bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn tillåtas av berörd myndighet i hamnstaten om force majeure eller bjudande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister, förutsatt att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit åtgärder som har godkänts av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten för att garantera säkert anlop till hamnen.

6. Med avvikelse från bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn **eller ankarplats** tillåtas av berörd myndighet i hamnstaten om force majeure eller bjudande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister, förutsatt att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit åtgärder som har godkänts av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten för att garantera säkert anlop till hamnen **eller ankarplatsen**.

Motivering

Direktivets tillämpningsområde bör också omfatta ankarplatser.

Ändringsförslag 66
Artikel 16, punkt 3

3. Den behöriga myndigheten, inspektörer som utövar hamnstatskontroll och de personer som biträder dem får inte ha något kommersiellt intresse vare sig i hamnen där inspektionen utförs eller i de inspekterade fartygen. Inte heller får inspektörerna vara anställda hos eller utföra arbete för icke-statliga organisationer som utfärdar konventions- eller **klasscertifikat** eller utför de besiktningar som ligger till grund för att sådana certifikat utfärdas för fartyg.

3. Den behöriga myndigheten, inspektörer som utövar hamnstatskontroll och de personer som biträder dem får inte ha något kommersiellt intresse vare sig i hamnen där inspektionen utförs eller i de inspekterade fartygen. Inte heller får inspektörerna vara anställda hos eller utföra arbete för icke-statliga organisationer som utfärdar konventions- eller **klassificeringscertifikat** eller utför de besiktningar som ligger till grund för att sådana certifikat utfärdas för fartyg.

Motivering

Redaktionell ändring.

Ändringsförslag 67
Artikel 16, punkt 6

6. Medlemsstaterna skall se till att inspektörerna utbildas på lämpligt sätt om hur **hamnstatskontrollen** ändras genom detta direktiv, och om ändringarna av konventionerna.

6. Medlemsstaterna skall se till att inspektörerna utbildas på lämpligt sätt om hur **gemenskapens hamnstatskontroll** ändras genom detta direktiv, och om ändringarna av konventionerna.

Motivering

Genom detta direktiv ändras gemenskapens hamnstatskontroll. Därför skall ändringar på internationell nivå endast beaktas om de också antas på gemenskapsnivå och därmed integreras i gemenskapens sjöfartsbestämmelser.

Ändringsförslag 68
Artikel 17

1. Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att lotsar i medlemsstaterna som är verksamma **vid ankomst eller avgång från kaj eller** på fartyg vid resa till en hamn eller i transit inom en medlemsstat omedelbart informerar den behöriga myndigheten i

1. Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att lotsar i medlemsstaterna som är verksamma på fartyg vid resa till en hamn eller i transit inom en medlemsstat omedelbart informerar den behöriga myndigheten i hamn- eller kuststaten, om de vid utövande

hamn- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar fel som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar fel som kan inverka menligt på fartygets säkerhet eller som utgör ett oacceptabelt hot mot den marina miljön skall myndigheten i fråga omedelbart upplysa den aktuella medlemsstatens behöriga myndighet om detta.

3. Medlemsstaterna skall **ålägga** lotsar och hamnmyndigheter **att använda den modellrapport som finns i bilaga XIII eller motsvarande**, om möjligt i elektroniskt format.

Medlemsstaterna skall se till att fel anmälda av lotsar och hamnmyndigheter följs upp på lämpligt sätt.

Medlemsstaterna skall varje år lämna en rapport till kommissionen om tillämpningen av punkterna 1 och 2, med detaljer om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa upp fel anmälda av lotsar och hamnmyndigheter.

av sin normala verksamhet uppmärksammar **brister och uppenbara** fel som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar **brister och uppenbara** fel som kan inverka menligt på fartygets säkerhet eller som utgör ett oacceptabelt hot mot den marina miljön skall myndigheten i fråga omedelbart upplysa den aktuella medlemsstatens behöriga myndighet om detta.

3. Medlemsstaterna skall **se till att** lotsar och hamnmyndigheter **rapporterar följande uppgifter**, om möjligt i elektroniskt format:

– **Uppgifter om fartyget (namn, IMO-nummer, signalbokstäver och flagg).**

– **Reseuppgifter (avgångshamn, destinationshamn).**

– **Beskrivning av brister och uppenbara fel som konstaterats ombord på fartyget.**

3a. Kommissionen kan i enlighet med de förfaranden som fastställs i artikel 24 vidta åtgärder för genomförandet av denna artikel, däribland ett harmoniserat elektroniskt format och förfaranden för rapportering av brister och uppenbara fel anmälda av lotsar och hamnmyndigheter och uppföljningsåtgärder som vidtagits av medlemsstaterna.

Ändringsförslag 69
Artikel 18, punkt 3a (ny)

3a. Varje medlemsstat skall se till at den behöriga hamnstatskontrollmyndigheten meddelar hamnmyndigheterna de relevanta uppgifter som den innehar.

Motivering

För att säkra effektivitet bör samarbetet och spridningen av information mellan de berörda behöriga myndigheterna uttryckligen omfatta hamnmyndigheterna.

Ändringsförslag 70
Artikel 18a (ny)

Artikel 18a

Inspektionsdatabasen

1. En gemensam databas skall upprättas för Europeiska unionen och Paris MOU. Kommissionen skall med hjälp av Europeiska sjösäkerhetsbyrån utveckla och sköta inspektionsdatabasen, som skall visa fartygens riskprofiler, ange vilka fartyg som skall inspekteras, beräkna inspektionsmyndighetens åligganden och kunna ta emot uppgifter om fartygsrörelserna.

1a. I inspektionsdatabasen skall också klassificeringen av medlemsstaternas flagg i de vita, gråa och svarta listorna upprättas i enlighet med en beräkningsmetod som skall fastställas av kommissionen enligt det förfarande som avses i artikel 24.

2. De gemensamma EU/Paris MOU-kraven skall stå i centrum för systemet. När det gäller särskilda EU-krav skall gemenskapen dock ha fulla befogenheter att fatta beslut om att utveckla och eventuellt anpassa systemet för att uppfylla sådana krav.

3. Inspektionsdatabasen skall kunna anpassas till den framtida utvecklingen

och kommunicera med andra sjöfartssäkerhetsdatabser i gemenskapen och vid behov med relevanta nationella informationssystem.

4. Inspektionsdatabasen skall om så är nödvändigt omfatta specifika krav från Paris MOU och kunna ta emot uppgifter om inspektioner som inom ramen för detta direktiv registrerats av tredjeländer, som är parter till Paris MOU.

5. Inspektionsdatabasen skall kunna läsas av de administrativa myndigheterna i de stater som är medlemmar i Internationella sjöfartsorganisationen, samt av de organ som ligger under deras ansvar och de berörda parterna. Denna möjlighet skall omfattas av en sekretessklausul i linje med vad som krävs för medlemsstaternas inspektörer.

Ändringsförslag 71
Artikel 20

Varje år skall kommissionen upprätta och offentliggöra en svart lista över fartygsoperatörers och företags prestationsnivåer i enlighet med de förfaranden och kriterier som fastställs i bilaga XV.

Åtminstone en gång i månaden skall kommissionen på en offentlig webbplats upprätta och offentliggöra information om de företag vars prestationsnivåer när det gäller att fastställa fartygens riskprofiler i enlighet med bilaga II.1 e har betraktats som låg eller mycket låg under en period om tre månader eller mer.

Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 24 vidta de bestämmelser som krävs för tillämpningen av denna artikel.

Motivering

Med hjälp av uppgifterna i inspektionsdatabasen kan listan uppdateras i realtid och därmed ofta ändras. Månadsintervallet är vägledande, men offentliggörandet kan i praktiken göras dagligen eller varje vecka.

När det gäller listan är det viktigt att den beaktar både de företag som har låga och de som har mycket låga prestationsnivåer för att uppmuntra de företag vars prestationsnivåer är låga att göra bättre ifrån sig.

Ändringsförslag 72
Artikel 21, punkt 1

1. Om de inspektioner som anges i **artiklarna 7 och 8** bekräftar eller avslöjar brister som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget, skall alla kostnader som har samband med inspektionerna under en normal redovisningsperiod täckas av fartygets ägare eller den driftsansvarige eller dennes representant i hamnstaten.

1. Om de inspektioner som anges i **artiklarna 7 och 7a** bekräftar eller avslöjar brister som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget, skall alla kostnader som har samband med inspektionerna under en normal redovisningsperiod täckas av fartygets ägare eller den driftsansvarige eller dennes representant i hamnstaten.

Motivering

Harmonisering av numreringen.

Ändringsförslag 73
Artikel 22

Medlemsstaterna skall ge kommissionen de uppgifter som anges i bilaga XVI med de intervall som där anges.

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att kommissionen har fullständig och obegränsad tillgång till alla uppgifter som administreras av inspektionsdatabasen.

Medlemsstaterna skall ge kommissionen **och Europeiska sjösäkerhetsbyrån** de uppgifter som anges i bilaga XVI med de intervall som där anges.

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att kommissionen **och Europeiska sjösäkerhetsbyrån** har fullständig och obegränsad tillgång till alla uppgifter som administreras av inspektionsdatabasen.

Motivering

Precisering. Europeiska sjösäkerhetsbyrån skall förvalta och uppdatera databasen och bör därför ha tillgång till uppgifterna från medlemsstaterna.

Ändringsförslag 74
Artikel 24, punkt 2, stycke 1

2. När det hänvisas till denna punkt skall **artiklarna 5 och 7** i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av

2. När det hänvisas till denna punkt skall **artikel 5a.1, 5a.4 och artikel 7** i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det

bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

beslutet.

Ändringsförslag 75
Artikel 25, led a

a) på grundval av de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, och med hänsyn till utvecklingen inom ramen för Paris MOU, **anpassa de skyldigheter som avses i artiklarna 5–17 och 19–22 och de bilagor till vilka dessa artiklar hänvisar,**

a) **anpassa bilagorna** på grundval av de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, och med hänsyn till utvecklingen inom ramen för Paris MOU,

Motivering

Med hänsyn till de ändringar som tillförts de artiklar i texten som preciserar och fastställer bestämmelserna för gemenskapens hamnstatskontroll, bör tillämpningen av kommittéförfarandet ha som mål att anpassa bilagorna (samt de fall som uttryckligen omtalas i texten).

Ändringsförslag 76
Artikel 25, led b

b) anpassa bilagorna för att ta hänsyn till ändringar som har trätt i kraft i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet och sjöfartsskydd och berörda internationella organisationers konventioner, protokoll, koder och resolutioner samt Paris MOU,

b) anpassa bilagorna, **med undantag av bilaga II**, för att ta hänsyn till ändringar som har trätt i kraft i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet och sjöfartsskydd och berörda internationella organisationers konventioner, protokoll, koder och resolutioner samt Paris MOU,

Motivering

Bilaga II innehåller alla de parametrar som behövs för genomförandet av gemenskapens hamnstatskontroll. Den hänger samman med flera nya artiklar som införts i texten och som utgör kärnan för den. Därför skall bilaga II inte ändras i linje med utvecklingen av internationell rätt, utan endast i samband med en översyn av direktivet.

Ändringsförslag 77
Artikel 25, led c

c) **i artikel 2** ändra definitionerna och **uppdatera** den förteckning över internationella konventioner som har betydelse för detta direktiv.

c) ändra definitionerna och den förteckning över internationella konventioner som har betydelse för detta direktiv.

Motivering

Det bör vara möjligt att ändra den förteckning över internationella konventioner som har betydelse för detta direktiv och vissa definitioner med hänsyn till konventionerna.

Ändringsförslag 78
Artikel 26

Artikel 26

utgår

Genomförandet av den nya inspektionen i gemenskapsrätten

I enlighet med förfarandet i artikel 24.2 får nya föreskrifter antas i fråga om följande:

– Varje riskparameters värde; flaggstaternas prestationsnivåer, faktorer som gäller klassificeringssällskap och företags prestationer bör ges ett högre värde än andra kriterier.

– Den kombination av riskparametrar som motsvarar varje nivå för fartygens riskprofil.

– Kriterier och förfaranden avpassade för inspektionernas typ och omfång.

– Principer och närmare bestämmelser för medlemsstaternas inspektionsplikt.

Varje år skall kommissionen utvärdera fartygsriskparametrarnas användning och, i lämpliga fall och i enlighet med förfarandet i artikel 24.2, föreslå att parametrarna justeras på grundval av erfarenheter eller politiska målsättningar.

Motivering

Denna artikel är överflödigt eftersom direktivet inte längre innehåller en blandning av faktorer från den nuvarande hamnstatskontrollen och de nya bestämmelserna. De nuvarande bestämmelserna förblir tillämpliga tills detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag 79 Artikel 27, rubriken

Påföljder

(Berör inte den svenska versionen.)

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 80 Artikel 27

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Kommissionen skall försäkra sig om att de påföljder som fastställts möjliggör en enhetlig tillämpning av inspektionssystemet i gemenskapen och att de inte ger upphov till snedvridningar mellan medlemsstaterna.

Motivering

Det är viktigt att se till att det påföljdssystem som föreskrivs i direktivet uppvisar en viss grad av enhetlighet för att undvika snedvridningar i tillämpningen av gemenskapens hamnstatskontroll.

Ändringsförslag 81 Artikel 28, stycke 1

Kommissionen skall se över genomförandet av detta direktiv senast 18 månader efter sista dagen för direktivets genomförande. Översynen skall bland

Kommissionen skall se över genomförandet av detta direktiv senast 18 månader efter sista dagen för direktivets genomförande. Översynen skall bland

annat gälla antalet inspektörer för hamnstatskontroll i varje medlemsstat och antalet genomförda inspektioner, **inbegripet obligatoriska utökade inspektioner.**

annat gälla **hur gemenskapens samlade inspektionsåligganden som fastställs i artikel 5 har uppfyllts**, antalet inspektörer för hamnstatskontroll i varje medlemsstat och antalet genomförda inspektioner **samt hur det i artikel 5b fastställda systemet för rättvis fördelning av försummade inspektioner har fungerat.**

Motivering

Med hänsyn till de ändringar som gjorts i texten i jämförelse med det ursprungliga förslaget till omarbetning, förefaller det nödvändigt att utvidga översynen till direktivets nya bestämmelser.

Ändringsförslag 82 Artikel 29, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna [...] och punkterna [...] i bilagorna [...] [artiklar, och delar av artiklar, och punkter i bilagor som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet] senast 18 månader efter den dag som anges i artikel 31. **De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna [...] och punkterna [...] i bilagorna [...] [artiklar, och delar av artiklar, och punkter i bilagor som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet] senast 18 månader efter den dag som anges i artikel 31.

Motivering

Denna bestämmelse är överflödigt eftersom det ändrade direktivet inte längre innehåller en blandning av faktorer från den nuvarande hamnstatskontrollen och de nya bestämmelserna.

Ändringsförslag 83 Bilaga I

Denna bilaga utgår.

Motivering

Det nya förfarandet för att välja ut fartyg beroende på deras riskprofil gör denna bilaga överflödigt.

Ändringsförslag 84
Bilaga II, rubriken

HUVUDDRAGEN I GEMENSKAPENS
HAMNSTATSINSPEKTION

(enligt *artikel 5.2*)

HUVUDDRAGEN I GEMENSKAPENS
HAMNSTATSINSPEKTION

(enligt *artikel 5*)

Motivering

Harmonisering med nya artikel 5.

Ändringsförslag 85
Bilaga II, avsnitt I, led f, stycke 3

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna enligt första stycket skall fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

På grundval av en samlad bedömning av **de allmänna och historiska** riskparametrarna enligt första stycket skall fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

Motivering

Av tydlighetsskäl bör man göra skillnad mellan två kategorier av parametrar, så att ett fartygs riskprofil kan fastställas på grundval av en kombination av parametrarna.

Ändringsförslag 86
Bilaga II, avsnitt I, rubrik (ny)

1. Allmänna parametrar

Motivering

Fartygstypen och fartygets ålder är grundläggande uppgifter som inte kräver någon tolkning. Det handlar om grundläggande parametrar som bör samlas under en enda punkt.

Ändringsförslag 87
Bilaga II, avsnitt I, led b

b) Fartygets ålder

Äldre fartyg anses utgöra en högre risk.

b) Fartygets ålder

Fartyg anses utgöra en högre risk **efter tolv års ålder**.

Motivering

Fartygens åldersgräns på tolv år bör bevaras eftersom detta garanterar ökad säkerhet.

Ändringsförslag 88
Bilaga II, avsnitt I, led c, led iii

iii) Fartyg flaggade i en stat som enligt en oberoende utvärdering i enlighet med **koden för genomförande av obligatoriska IMO-texter (Code for the implementation of mandatory IMO instruments)** följer tillämpliga texter anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg flaggade i en stat som enligt en oberoende utvärdering i enlighet med **ramarna och förfarandena för IMO:s frivilliga revisionsprogram för medlemsstater (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)** följer tillämpliga texter **i linje med de åtgärder som avses i artikel 6a.3 tredje strecksatsen, eller, fram till det att sådana åtgärder har vidtagits, visar att en lämplig handlingsplan lagts fram**, anses utgöra en lägre risk.

Motivering

Harmonisering med internationell havsrätt.

Ändringsförslag 89
Bilaga II, avsnitt I, led f

f) Tidigare inspektioner i Europeiska unionen och Paris MOU-regionen

i) Fartyg som har hållits kvar mer än en gång anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg som inte har hållits kvar någon gång under de senaste 36 månaderna **och**

2. Historiska parametrar

i) Fartyg som har hållits kvar mer än en gång anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg som vid den eller de inspektioner som genomförts under de senaste 36 månaderna har haft mindre än fem brister per inspektion och som inte har hållits kvar under de senaste 36 månaderna anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg som inte har hållits kvar någon gång under de senaste 36 månaderna anses

som har haft få brister anses utgöra en lägre risk.

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna enligt *första stycket* skall fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

- Hög risk.
- Normal risk.
- Låg risk.

Vid bedömningen skall större vikt läggas vid flaggstatens och företags prestandsnivå och erkända organisationer.

utgöra en lägre risk.

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna enligt *avdelning I* skall fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

- Hög risk.
- Normal risk.
- Låg risk.

Vid bedömningen skall större vikt läggas vid *fartygstypen*, flaggstatens och företags prestandsnivå och erkända organisationer.

Motivering

De historiska parametrarna utvecklas beroende på fartygets underhåll. De är kopplade till resultatet av inspektionerna av fartygen under de senaste 36 månaderna (punkt ii har ändrats). De har därför samlats i en specifik avdelning. En kombination av de historiska och generella parametrarna gör det möjligt att fastställa varje fartygs riskprofil (hög, normal eller låg).

Ändringsförslag 90

Bilaga II, avsnitt II, punkt 1, stycke 1

Intervallen för de regelbundna inspektionerna skall avgöras av fartygets riskprofil. För högriskfartyg skall intervallet inte överstiga 6 månader. För fartyg med övriga riskprofiler skall lägre risk innebära längre intervall.

De regelbundna inspektionerna **skall genomföras med regelbundna intervaller.** *Intervallen* skall avgöras av fartygets riskprofil. För högriskfartyg skall intervallet inte överstiga 6 månader. För fartyg med övriga riskprofiler skall lägre risk innebära längre intervall.

Motivering

Intervallen mellan inspektionerna beror på fartygets riskprofil. Intervallen mellan de regelbundna inspektionerna är fastställda på förhand. Det är särskilt viktigt att det inte går mer än sex månader mellan inspektionerna av högriskfartyg.

Ändringsförslag 91
Bilaga II, avsnitt II, punkt 1, stycke 2, strecksats 3

– Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen under de senaste **36 månaderna**. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

– Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen under de senaste **30 månaderna**. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

Motivering

Fartyget kan inspekteras från och med den 24:e månaden och då bör en rimlig frist för när inspektionen skall utföras börja löpa. Sex månader är tillräckligt, men ett år förefaller onödigt långt.

Ändringsförslag 92
Bilaga II, avsnitt II, punkt 2

2. Tilläggsinspektioner

Fartyg som har drabbats av följande oförutsedda faktorer skall inspekteras oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion:

– Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen.

– ***Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats efter fartygets senaste inspektion i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen.***

– Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.

– Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.

2. Tilläggsinspektioner

Fartyg som ***har högsta prioritet eller*** har drabbats av följande oförutsedda faktorer skall inspekteras oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion:

2.1 Högsta prioritet

Fartyg för vilka följande högprioriterade faktorer gäller skall inspekteras oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion:

– Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen.

– Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.

– Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.

- Fartyg som
- har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,
- anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten,
- har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg,

- *på annat sätt* har hanterats så att det innebär en fara för personer, egendom eller miljö,
- inte uppfyller *IMO:s rekommendationer* om *framförande av fartyg*.

- Fartyg som har rapporterats av lots eller

- Fartyg som
- har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,
- anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten,
- har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg,
- *Fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten enligt artikel 6 i detta direktiv eller enligt direktiven 2000/59/EG eller 2002/59/EG, eller förordning (EG) nr 725/2004.*
- *Fartyg som har rapporterats ha ej åtgärdade brister, med undantag av fartyg vars brister skall rättas till inom 14 dagar efter avresan, och fartyg vars brister skall rättas till före avresan.*

2.2 Oförutsedda faktorer

Fartyg som har drabbats av följande oförutsedda faktorer skall inspekteras oavsett när de senast genomgick en regelbunden inspektion. Beslutet att utföra en sådan tilläggsinspektion skall fattas av inspektören efter dennes sakkunniga bedömning.

- *Fartyg som*
- har hanterats så att det innebär en fara för personer, egendom eller miljö,
- inte uppfyller *rekommendationerna* om *navigering genom inloppet till Östersjön i enlighet med bilagorna till IMO:s resolution MSC.138(76).*
- *Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats sedan den senaste inspektionen i Europeiska unionen eller i Paris MOU-regionen.*
- Fartyg som har rapporterats av lots eller

hamnmyndighet med anledning av fel som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 17 i detta direktiv.

– Fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten enligt artikel 6 i detta direktiv eller enligt direktiven 2000/59/EG eller 2002/59/EG, eller förordning (EG) nr 725/2004.

– Fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.

– Fartyg som senast hölls kvar för mer än tre månader sen.

– Fartyg som har rapporterats ha ej åtgärdade brister.

– Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.

– Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö.

hamnmyndighet med anledning av ***synliga brister eller*** fel som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 17 i detta direktiv.

– Fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.

– Fartyg som senast hölls kvar för mer än tre månader sen.

– Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.

– Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö.

– Fartyg vars riskparametrar enligt information från en tillförlitlig källa inte stämmer med de som registrerats och vars risknivå därför är högre.

(En del av den fetstilade och kursiverade texten är gammal text som har flyttats.)

Motivering

Det bör vara möjligt att utföra tilläggsinspektioner oavsett de intervaller som fastställts, om man konstaterar oförutsedda eller graverande faktorer enligt denna punkt. När det gäller oförutsedda faktorer skall beslutet att utföra en tilläggsinspektion fattas av inspektören efter dennes sakkunniga bedömning.

3. Inspektionens omfattning

Regelbundna inspektioner och tilläggsinspektioner skall omfatta en undersökning av de områden som har fastställts i förväg för varje fartyg; områdena kan variera beroende på fartygs- och inspektionstyp och resultatet av tidigare hamnstatskontroller.

Inspektionen skall vara mera ingående om det är fråga om en regelbunden inspektion av ett högriskfartyg eller ett fartyg som med anledning av typ och ålder utgör en högre risk, eller en ominspektion av ett fartyg för vilket tillträdesförbud har utfärdats i enlighet med bilaga XII.

Inspektionsdatabasen skall innehålla de uppgifter som behövs för att identifiera de riskområden som skall kontrolleras vid varje inspektion.

3. Urvalsförfarande

3.1 Fartyg med prioritet I skall inspekteras enligt följande:

a) Utökade inspektioner skall genomföras på

– alla fartyg med hög riskprofil som inte har inspekterats under de senaste sex månaderna,

– alla passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 15 månaderna,

– alla passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 36 månaderna.

b) Inledande eller mer ingående inspektioner när detta är relevant skall genomföras på

– alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste

tolv månaderna, och

– alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 36 månaderna.

c) Vid faktorer som innebär högsta prioritet skall

– en mer ingående eller utökad inspektion genomförs enligt inspektörens sakkunniga bedömning på alla fartyg med hög riskprofil och alla passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år,

– en mer ingående inspektion genomförs på alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år.

3.2 Fartyg med prioritet II skall inspekteras enligt följande:

a) Utökade inspektioner kan genomföras på

– alla fartyg med hög riskprofil som inte har inspekterats under de senaste fem månaderna,

– alla passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna, och

– alla passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.

b) Inledande eller mer ingående inspektioner när detta är relevant kan genomföras på

– alla fartyg som inte är passagerarfartyg,

olja- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna,

– alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olja- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år, har låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.

c) Vid oförutsedda faktorer kan

– en mer ingående eller utökad inspektion genomförs enligt inspektörens sakkunniga bedömning på alla fartyg med hög riskprofil och alla passagerarfartyg, olja- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år,

– en mer ingående inspektion genomförs på alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olja- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg, som är äldre än 15 år.

Motivering

Denna punkt ersätter bestämmelserna i nya artikel 7. Det görs skillnad mellan fartyg med prioritet I och prioritet II, och inom varje kategori anges de faktorer som ligger till grund för en inledande inspektion, eller vid behov en mer ingående inspektion, och de faktorer som medför en utökad inspektion. Urvalet av fartyg görs enligt exakta och tydliga kriterier, vilket är nödvändigt för att systemet skall fungera på tillfredsställande sätt.

Ändringsförslag 94
Bilaga II, avsnitt III

III. MEDLEMSSTATERNAS INSPEKTIONSPLIKT

utgår

Medlemsstaterna skall bidra med en rättvis insats till målet att alla fartyg som kan bli föremål för inspektion i Europeiska unionens hamnar inspekteras.

Varje medlemsstat skall göra en viss andel av det sammanlagda antal inspektioner som skall göras i Paris MOU-regionen. Andelen skall beräknas på grundval av hur stor andel av det sammanlagda antal fartyg som anlöper medlemsstaterna som anlöper hamnar i medlemsstaten i fråga.

Vid bedömningen av om en medlemsstat uppfyller det mål som anges ovan skall det även beaktas hur många regelbundna inspektioner som medlemsstaten har underlåtit att utföra.

En mekanism skall skapas som skall se till att fördelningen av inspektionerna mellan medlemsstaterna blir rättvis.

Motivering

Dessa bestämmelser ingår i de nya artiklarna 5a och 5b.

Ändringsförslag 95 Bilaga IIa (ny)

Utformning av fartygsriskprofil

		Profil					
		Högriskfartyg (HRS)		Standardriskfartyg (SRS)	Lågriskfartyg (LRS)		
Övergripande parametrar		Kriterier	Viktningspoäng	Kriterier	Kriterier		
1	Fartygstyp	Kemikalietankfartyg Gastankfartyg Oljetankfartyg Bulkfartyg Passagerarfartyg	2	varken hög- eller lågriskfartyg	Alla typer		
2	Fartygets ålder	alla typer > 12 år	1		Alla åldrar		
3a	Flaggning	BGW-förteckning	Svart - VHR, HR, M till HR		2	Vita	
			Svart - MR		1		
3b		IMO-kontroll	-		-	Ja	
4a	Erkända organisationer	Prestationsnivå	H		-	-	Hög
			M		-	-	-
			L		Låg	1	-
			ML	Mycket låg	-	-	
4b		Erkända av	-	-	Ja		

		EU				
5	Företag	Prestationsnivå	H	-	-	Hög
			M	-	-	
			L	Låg	2	
			ML	Mycket låg		
Historiska parametrar						
6	Antal registrerade brister vid varje inspektion de senaste 36 månaderna	Brister	Ej kvalificerade		-	≤ 5 (och minst en inspektion som genomförts under de senaste 36 månaderna)
			≥ 2 kvarhållanden			
7	Antal kvarhållanden de senaste 36 månaderna	Kvarhållanden				Inget kvarhållande

HRS är fartyg som uppfyller kriterier till ett sammanlagt värde på 5 eller fler viktningspoäng.

LRS är fartyg som uppfyller alla lågriskparametrarnas kriterier.

SRS är fartyg som varken betecknas som HRS eller LRS

Motivering

Tabell över riskprofil för fartyg som godkänts av kommissionen, rådet och Paris MOU.

Ändringsförslag 96 Bilaga III

ANKOMSTANMÄLAN

(enligt *artikel 6*)

1. När ett fartyg som kan bli föremål för utökad inspektion i enlighet med *artikel 8.1* är på väg till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat skall den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren minst tre dagar före beräknad ankomst eller – om resan beräknas ta mindre än tre dagar – före avresan från föregående hamn eller ankarplats, lämna följande information till hamnmyndigheten eller den myndighet eller det organ som utsetts att ta emot informationen för hamnen i fråga:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och

ANKOMSTANMÄLAN

Enligt *artikel 6.2* skall följande information lämnas:

1. Minst tre dagar före beräknad ankomst eller – om resan beräknas ta mindre än tre dagar – före avresan från föregående hamn eller ankarplats, skall följande information lämnas till hamnmyndigheten eller den myndighet eller det organ som utsetts att ta emot informationen för hamnen i fråga:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och

dess IMO- och MMSI-nummer.

b) Beräknad liggetid.

c) För tankfartyg:

i) konstruktion: enkelskrov, enkelskrov med segregerade barlasttankar eller dubbelskrov,

ii) last- och barlasttankarnas tillstånd: fullastade, tomma eller inerta,

iii) lastens volym och art.

d) Planerad verksamhet under tiden i hamn (lastning, lossning, övrigt).

e) Planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- eller reparationsarbeten som skall utföras när fartyget ligger i anlöpshamnen eller vid ankarplatsen.

f) Dag för senaste utökade inspektion i Paris MOU-regionen.

2. I fråga om andra fartyg på väg till en hamn i en medlemsstat skall den driftsansvarige, den person som befullmäktigats att på rederiets vägnar lämna informationen eller befälhavaren anmäla fartygets ankomst i enlighet med artikel 4 i direktiv 2002/59/EG.

3. Den myndighet eller det organ som tar emot en ankomstanmälan skall vidarebefordra informationen till den behöriga hamnstatskontrollmyndigheten. Informationen skall om möjligt lämnas i elektroniskt format.

4. De rutiner och format som medlemsstaterna utarbetar för genomförandet av denna bilaga skall uppfylla de krav som gäller för anmälningar om fartyg enligt direktiv 2002/59/EG.

dess IMO- och MMSI-nummer.

b) Beräknad liggetid **och lista över de hamnar i gemenskapen som successivt anlöps under samma resa.**

c) För tankfartyg:

i) konstruktion: enkelskrov, enkelskrov med segregerade barlasttankar eller dubbelskrov,

ii) last- och barlasttankarnas tillstånd: fullastade, tomma eller inerta,

iii) lastens volym och art.

d) Planerad verksamhet under tiden i hamn (lastning, lossning, övrigt).

e) Planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- eller reparationsarbeten som skall utföras när fartyget ligger i anlöpshamnen eller vid ankarplatsen.

f) Dag för senaste utökade inspektion i Paris MOU-regionen.

Motivering

Harmonisering med ändrade artikel 6, som omfattar de bestämmelser som stryks här.

Ändringsförslag 97
Bilaga V, rubriken

EXEMPEL PÅ OTVETYDIGA SKÄL
FÖR EN MER INGÅENDE
INSPEKTION

(enligt *artikel 7.3*)

EXEMPEL PÅ OTVETYDIGA SKÄL
FÖR EN MER INGÅENDE
INSPEKTION

(enligt *artikel 7.2*)

Motivering

Harmonisering med ändrade artikel 8.

Ändringsförslag 98
Bilaga V, punkt 1

1. Fartyg som beskrivs i *bilaga I, del B.I och B.II, punkterna II-3, II-4, II-5b, II-5c, och II-8.*

1. Fartyg som beskrivs i *bilaga II.3a och II.3b.*

Motivering

Harmonisering med ändrade bilaga II.

Ändringsförslag 99
Bilaga VII, del A, punkt 1

1. Dessa riktlinjer gäller endast vid inspektion av de fartyg som avses i *artikel 3.1–3.3* i förordning (EG) nr 725/2004, dock icke fartyg flaggade i den hamnstat där inspektionen sker.

1. Dessa riktlinjer gäller endast vid inspektion av de fartyg som avses i *artikel 3.1, 3.2, och i förekommande fall 3.3* i förordning (EG) nr 725/2004, dock icke fartyg flaggade i den hamnstat där inspektionen sker.

Motivering

Harmonisering med ändrade artikel 9.2.

Ändringsförslag 100
Bilaga VIII, rubriken

FÖRFARANDE FÖR UTÖKAD
KONTROLL AV FARTYG

(enligt *artikel 8*)

FÖRFARANDE FÖR UTÖKAD
KONTROLL AV FARTYG

(enligt *artikel 7a*)

Motivering

Harmonisering med förslaget till ny artikel 8.

Ändringsförslag 101
Bilaga VIII, avsnitt A

**A. ÅTGÄRDER FÖR
UNDERLÄTTANDE AV UTÖKADE
INSPEKTIONER**

utgår

När den behöriga myndigheten får en ankomstanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion skall myndigheten utan dröjsmål meddela fartyget huruvida det kommer att bli föremål för en sådan.

Fartygets driftsansvarige eller befälhavare skall se till att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att göra den utökade inspektionen.

Fartyget skall stanna i hamnen eller vid ankarplatsen tills inspektionen är fullbordad, vilket dock inte skall påverka tillämpningen av kontrollåtgärder som gäller skyddsaspekter.

Motivering

Harmonisering med nya artikel 8.3.

Ändringsförslag 102
Bilaga VIII, avsnitt B

**B. FARTYGSKATEGORIER SOM
SKALL GENOMGÅ UTÖKAD
INSPEKTION (enligt artikel 8.1)**

utgår

1. Gastankfartyg och kemikalietankfartyg som är äldre än 12 år, enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.

2. Bulklastfartyg som är äldre än 12 år enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.

3. Oljetankfartyg med bruttodräktighet över 3 000 som är äldre än 12 år enligt konstruktionsdatum angivet i fartygets säkerhetscertifikat.

4. Passagerarfartyg som är äldre än 12 år, utom de passagerarfartyg som avses i artikel 2 a och 2 b i rådets direktiv 1999/35/EG.

Motivering

Harmonisering med nya bilaga II.3.

Ändringsförslag 103
Bilaga VIII, avsnitt C, rubriken

C. FÖRFARANDE VID UTÖKAD
INSPEKTION AV VISSA
FARTYGSKATEGORIER (*enligt
artikel 8.4*)

C. FÖRFARANDE VID UTÖKAD
INSPEKTION AV VISSA
FARTYGSKATEGORIER

Motivering

Harmonisering med artikel 8 och bilaga II. Denna hänvisning är nu irrelevant.

Ändringsförslag 104
Bilaga X, avsnitt I, led 13

13. Fartygets **ägare** eller den
driftsansvarige: namn och adress.

13. Fartygets **rederi** eller den
driftsansvarige: namn och adress.

Motivering

Det förefaller mer ändamålsenligt att använda termen rederi än ägare.

Ändringsförslag 105
Bilaga XIII

BILAGA XIII *utgår*
RAPPORT FRÅN LOTS ELLER
HAMNMYNDIGHET TILL
HAMN- ELLER KUSTSTATEN

Motivering

Harmonisering med ändringarna av artikel 17, som innehåller den information som skall ingå i rapporterna och uppmanar kommissionen att via kommittéförfarandet och på grundval av de erfarenheter som uppnåtts föreslå ett harmoniserat elektroniskt format för dessa rapporter.

Ändringsförslag 106
Bilaga XV

Denna bilaga utgår.

Motivering

Harmonisering med ändringarna av artikel 20. Den svarta listan över företag med låga prestationsnivåer skall grundas på de utnyttjade fartygens riskprofil i enlighet med bilaga II.I.

MOTIVERING

1. Allmän bakgrund. Varför omarbета direktiv 95/21/EG?

Direktiv 95/21/EG behandlar en viktig faktor för sjösäkerheten, nämligen hamnstatskontroll, det vill säga inspektion av fartyg som anlöper en hamn i Europeiska unionen.

Eftersom hamnstatskontrollen inte ger fullständiga garantier beträffande vissa fartygs skick, har hamnstatskontrollen blivit ett kompletterande och väsentligt medel för att identifiera undermåliga fartyg och tvinga dem att följa internationella bestämmelser och gemenskapens bestämmelser om sjöfart.

Direktiv 95/21/EG ändrades till följd av Erikas förlisning i december 1999. I december 2002, till följd av Prestiges förlisning, uppmanade rådet kommissionen att snarast möjligt lägga fram ett förslag om hur hamnstatskontrollen skulle kunna skärpas.

I sin resolution av den 27 april 2004 begärde även Europaparlamentet bättre och tätare fartygsinspektioner i medlemsstaternas hamnar. Resolutionen grundades på det arbete som gjordes av det tillfälliga utskott som tillsattes för att arbeta med sjösäkerhetsfrågor (MARE-utskottet).

Det förslag till omarbetning av direktivet som förelagts av kommissionen bygger därför på en gemensam uppmaning från Europaparlamentet och rådet. Det tillmötesgår också ett önskemål om att konsolidera direktivet om hamnstatskontroll, som har ändrats flera gånger både på gemenskapsnivå och på internationell nivå, särskilt inom ramen för Paris MOU (the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control).

2. Sammanfattning av kommissionen förslag och målsättningar

Föredraganden anser att kommissionen har en tredubbel målsättning med förslaget till omarbetning av direktiv 95/21/EG:

- Att effektivisera hamnstatskontrollen genom att fokusera på de fartyg som inte uppfyller bestämmelserna och förbättra genomförandet av inspektionsrutinerna i hamnar och på ankarplatser i gemenskapen.
- Att förenkla, klargöra och anpassa ett direktiv, som gradvis blivit alltför komplicerat och osmidigt på grund av det allt större antalet skyldigheter i samband med inspektionerna i hamnarna.
- Att ta hänsyn till den senaste utvecklingen på lagstiftningsområdet inom Europeiska unionen och det arbete som utförs inom Paris MOU.

För att nå denna tredubbla målsättning föreslår kommissionen ett antal omfattande ändringar:

- Nya inspektionsrutiner införs, som inte längre bygger på den kvantitativa målsättningen att medlemsstaterna skall inspektera en fjärdedel av fartygen, utan på en kollektiv målsättning

att inspektera alla fartyg som anlöper hamnar i EU, med flest kontroller av högriskfartyg. En riskprofil skall upprättas för varje fartyg på grundval av en kombination av exakta parametrar.

- Kommissionen gör dessutom en rad ändringar av inspektionsrutinerna, som skall omfatta tre inspektionstyper: inledande, mer ingående och utökad inspektion.
- I samband med omarbetningen införs de inspektionsförfaranden som fastställts inom ramen för Paris MOU i direktivet för att öka säkerheten för fartygen och hamnanläggningarna.
- Texten inför nya bestämmelser om tillträdesförbud till gemenskapens hamnar.
- Kommissionen skärper också kriterierna för inspektörerna genom att precisera kraven beträffande deras status som yrkesmän, det vill säga deras kvalifikationer och kompetensnivå.
- Lotsarnas rapporteringsplikt skärps och utvidgas till att även omfatta öppensjölotsar. Det föreslås också att rapporteringen skall omfatta fartygens brister och fel.
- Slutligen skall det inom ramen för omarbetningen utarbetas en svart lista över rederier.

3. Föredragandens ståndpunkt

Föredraganden välkomnar kommissionens målsättningar och delar i stort sett dess mål att förenkla hamnstatskontrollerna och öka deras effektivitet.

Föredraganden är dock förvånad över den metod som kommissionen valt, det vill säga en omarbetning av direktivet. Denna metod verkar inte göra det möjligt för kommissionen att nå alla sina målsättningar, eftersom omarbetningen uppenbarligen endast gäller ett allt för begränsat antal aspekter.

I överenskommelse med kommissionen och efter inledande samråd med rådet, förespråkar föredraganden en mer omfattande omarbetning av direktiv 95/21/EG.

Föredraganden lägger därför fram ett förslag som skiljer sig avsevärt från det ursprungliga förslaget för att göra det möjligt att:

- Förenkla förslagets struktur så att det blir mer logiskt. Särskilt skall bestämmelserna för den nuvarande hamnstatskontrollen inte blandas med de nya bestämmelserna, vilket bl.a. kräver att artikel 26 och bilaga I utgår.
- Klargöra flera av artiklarna i förslaget, särskilt följande:
 - artikel 5 (om inspektionsmyndighetens åligganden),
 - artikel 5a (ny, om genomförande av gemenskapens inspektion),
 - artikel 6a (ny, om fartygens riskprofil),
 - artikel 6b (ny, om intervall mellan inspektionerna),
 - artikel 8 (ny, om olika inspektionstyper),

- artikel 9 (ny, om riktlinjer och förfaranden inom ramen för gemenskapens sjöfartslagstiftning och Paris MOU),
 - artikel 18a (ny, om inspektionsdatabasen).
- Begränsa kommittéförfarandet till dess normala användning genom att utesluta artiklarna från dess tillämpningsområde, men att utnyttja det för att uppdatera bilagorna i förhållande till ny praxis och ändringar av gemenskapens och internationell sjöfartslagstiftning.
 - Klargöra den framtida inspektionsdatabasen, som är en central faktor för att den nya inspektionen skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt.
 - Förstärka och klargöra kopplingen mellan gemenskapens inspektioner och Paris MOU-inspektionssystem.

Föredraganden anser att denna text utgör en mycket bättre arbetsgrund för första behandlingen.

Ytterligare ändringsförslag kan dock visa sig nödvändiga beroende på hur diskussionerna med kommissionen och rådet utvecklas, men också inom ramen för Paris MOU.

Föredraganden anser dock att det oavsett resultatet av arbetet inom ramen för Paris MOU är absolut nödvändigt att det omarbetade direktivet accepteras och antas av medlemsstaterna. De många ändringar som gjorts förtydligar kopplingen till Paris MOU och möjliggör en betydelsefull konvergensnivå med detta. Rådet måste därför prioritera antagandet av det omarbetade direktivet. Med en tydlig och konsekvent text, som det föreliggande förslaget, finns det inte längre någon giltig anledning att vänta tills arbetet inom Paris MOU skall vara avslutat för att anta direktivet.

Det är möjligt att man vid ett senare tillfälle måste klargöra en rad tekniska aspekter, t.ex. i förbindelse med inspektioner på ankarplatser, reglerna för att lämna in och behandla klagomål, upprättandet av en svart lista över de rederier som inte uppfyller bestämmelserna och inspektionsrutinerna.

Föredraganden kommer därför att fortsätta sina samråd och utesluter inte möjligheten att lägga fram andra ändringsförslag vid ett senare tillfälle för att säkra att omarbetningen av direktivet ger en solid och tydlig grundval för gemenskapens hamnstatskontroll.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Hamnstatskontroll (omarbetning)			
Referensnummer	KOM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD)			
Framläggande för parlamentet	23.11.2005			
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 1.2.2006			
Föredragande Utnämning	Dominique Vlasto 28.3.2006			
Behandling i utskott	19.4.2006	13.9.2006	22.11.2006	23.1.2007
Antagande	26.2.2007			
Slutomröstning: resultat	++:	46		
	-:	0		
	0:0:	0		
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, 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, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, 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			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos			
Ingivande	27.3.2007			