



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.8.2005
KOM(2005) 379 endelig

2003/0291 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,

andet afsnit,

**om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i
Fællesskabet**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,

andet afsnit,

om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet

1- SAGSFORLØB

Dato for forelæggelse af forslaget for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2003) 767 endelig - 2003/0291 (COD)): 11-12-2003

Dato for udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 30-06-2004

Udtalelse fra Europa-Parlamentets førstebehandling: 10-03-2004

Dato for vedtagelse af den fælles holdning: 18-07-2005

2 FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget har til formål at indarbejde den internationale kode for sikker skibsdrift (International Safety Management Code, ISM-koden) i EU's lovgivning.

Efter Estonia-ulykken vedtog Rådet forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995, som kun omhandlede sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger.

Efter at ISM-koden er blevet obligatorisk for alle typer skibe i international fart, har Kommissionen fremsat et forslag, hvorved Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 afløses af en generel forordning. I praksis har forslaget det formål, at ISM-koden skal anvendes på alle typer skibe, som fører en EU-medlemsstats flag, alle skibe i indenrigsfart inden for EU, uanset hvilket flag de fører, og alle ro-ro-passagerfærger i fast rutefart til eller fra havne i EU; det er i overensstemmelse med ISM-kodens idégrundlag, der er en global tilgang.

Hensigten med forordningsforslaget er at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for skibe i indenrigsfart og international fart. Forordningen skal ligeledes indføre de ændringer, der er foretaget i ISM-koden, og som supplerer bestemmelserne om overensstemmelsesdokumenternes, herunder de midlertidige dokumenters, gyldighed og udformning. Ændringerne er trådt i kraft den 1. juli 2002 inden for rammerne af Solas-konventionen (IMO-resolution MSC.104 (73)).

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om tilsynspligt, om en årlig beretning fra Kommissionen og indførelse af et sanktionssystem i medlemsstaterne.

3 BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Europa-Parlamentet har godkendt forslaget uden betænkning og ændringer, men Rådet har foretaget en række ændringer, der dog hverken berører forslagets mål eller idé.

- Definitionerne

Ændringerne i den fælles holdning udvider forordningens anvendelsesområde, så den også omfatter andre fartøjer såsom højhastighedsfartøjer, MODU'er (Mobile Offshore Drilling Unit) og ubåde til turistsejlads samt skibenes bruttotonnage.

På denne måde kommer definitionerne i de forskellige gældende retsakter til at hænge bedre sammen indbyrdes.

- Anvendelsesområdet

Kommissionens forslag sondrede mellem forskellige typer skibe, og nogle bestemmelser afhæng af, hvilket flag skibet fører, og af sejladsens art (international eller indenrigs).

I den fælles holdning ligestilles skibe, der fører en medlemsstats flag, med skibe, der fører et tredjelands flag, hvad enten der er tale om rutefart, lastskibe eller passagerskibe.

- Krav til sikkerhedsstyring

Den fælles holdning skaber sammenhæng mellem anvendelsesområdet og de relevante bestemmelser i koden.

- Certificering og kontrol

I forordningsforslaget var der to forskellige artikler (artikel 5 og 6). I den fælles holdning behandles begge dele i samme artikel samtidig med, at de bestemmelser, der allerede fandtes i bilag II, del B, udgår af artiklen og der i stedet henvises til bilaget.

- Beskyttelsesprocedure

I forslaget var der samme procedure som i forordning (EF) nr. 3051/95. I den fælles holdning er den pågældende artikel, som i praksis aldrig har været i anvendelse, udgået.

- Dispensationer

Denne bestemmelse fandtes ikke i forslaget. Hensigten er at lette den administrative byrde for de små rederier og de skibe, der kun sejler i indenrigsfart. Det gøres ved hel eller delvis dispensation fra nogle af bestemmelserne i ISM-koden (artikel 6, 7, 9, 11 og 12 i del A), dog stadig inden for ISM-kodens idégrundlag.

I den fælles holdning skal medlemsstaterne give Kommissionen forudgående meddelelse om de ækvivalente nationale foranstaltninger (artikel 5a) og den procedure, der gælder for Kommissionens godkendelse.

- Accept og anerkendelse af overensstemmelsesdokumenter og certifikater og deres gyldighed

Disse bestemmelser fandtes ikke som sådanne i forordningsforslaget, men i de bestemmelser, der er omarbejdet under forhandlingerne med Rådet (artikel 5 og 6).

I den fælles holdning ligestilles skibe, der fører en medlemsstats flag, med skibe, der fører et tredjelandes flag, for så vidt angår kontrol af gyldighed, accept og anerkendelse af overensstemmelsesdokument og certifikater.

- Udvalgsprocedure

I den fælles holdning anvendes udvalgsproceduren ikke i spørgsmål vedrørende gyldighedsperioden for overensstemmelsesdokument og certifikater.

- Ikrafttræden

Den fælles holdning udskyder i ét år forordningens ikrafttræden for de skibe, der i dag ikke er omfattet af ISM-koden (dvs. andre skibe end ro-ro-passagerfærger i indenrigsfart). Bestemmelserne bliver således gældende for dem to år efter forordningens ikrafttræden.

4 KONKLUSIONER

Kommissionen erkender, at den fælles holdning ikke adskiller sig fra Kommissionens forslag, hverken hvad angår mål eller idé, og kan derfor give den sin tilslutning.