



Direktivförslag om hamnstatskontroll

Näringsdepartementet

2006-03-09

Dokumentbeteckning

KOM(2005)588 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll
(omarbetning)

Sammanfattning

Hamnstatskontroller av fartyg utförs av hamnstatens behöriga myndighet. Syftet är att få fartyg från tredjeländer att uppfylla internationella konventioner och se till att de inte utgör en risk för sjösäkerheten, den marina miljön eller arbets- och boendeförhållandena ombord.

Kommissionen föreslår en omarbetning av nu gällande direktiv eftersom man anser att gemenskapens lagstiftning på området är i behov av att anpassas till ny internationell rätt, gemenskapsrätten och revideringen av Parisöverenskommelsen. Vidare behöver direktivet förenklas.

Den mest omfattande förändringen i förslaget innebär att EU frångår dagens regler om att minst 25% av det årliga antalet fartyg som anlöper dess hamnar skall inspekteras. I stället föreslås att samtliga högriskfartyg inspekteras var femte-sjätte månad. Normalriskfartyg inspekteras var tionde-tolfte månad medan lågriskfartygen inspekteras var 24-36:e månad.

Rättslig grund för förslaget är EG-fördragets artikel 80.2 och beslut fattas av rådet inom ramen för medbeslutandeförfarandet i EG-fördragets artikel 251.

Sverige stöder på det stora hela taget förslaget, men betonar att EU:s arbete i fråga om hamnstatskontroller även i fortsättningen bör ske i samstämmighet med Parisöverenskommelsens arbete.

1.1 Innehåll

Endast artiklar i vilka kommissionen föreslår mer omfattande ändringar kommenteras i detta avsnitt.

Artikel 1: Enligt gällande direktiv skall medlemsstaterna vid upprättandet av gemensamma kriterier för hamnstatskontroll beakta sina förpliktelser enligt Parisöverenskommelsen. Kommissionen föreslår att hänvisningen till Parisöverenskommelsen stryks, vilket skulle innebära en svagare koppling mellan Parisöverenskommelsen och EU:s regler för hamnstatskontroll.

Artikel 2: Kommissionen har valt att definiera ankarplats eftersom man vill att även fartyg som har ankrat skall vara föremål för hamnstatskontroll.

Artikel 3: Det nya förslaget gäller ankarplatser inom hamnområdet.

Artikel 4: Man kan tolka förslaget som att medlemsstaterna skall se till att hamnstatsinspektörerna i princip skall kunna sättas in för kontroll när som helst på dygnet.

Artikel 5: Genom artikel 5 införs Parisöverenskommelsens nya inspektionsprocedur, som överenskommelsens parter väntas anta i maj 2006 (se bilaga II), i själva direktivet.

Artikel 7: Genom artikel 7 regleras inspektionsmetoder i samband med hamnstatskontrollen.

Artikel 10: Kommissionen föreslår nya rutiner i de fall ett fartyg inom en treårsperiod har fått tre nyttjandeförbud och fartygets flaggstat finns på Parisöverenskommelsens svarta eller grå lista. Fartygen vägras då tillträde till medlemsstaternas hamnar. Förbudet mot tillträde kan inte lyftas omedelbart, eftersom minst tre månader måste passera innan fartyget på nytt kan inspekteras.

Artikel 12: Denna skrivning fanns tidigare i en bilaga. Kommissionen föreslår att klagomål på förhållanden ombord skall utredas. 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. Vidare skall medlemsstaterna informera flaggstatens administration om vilka klagomål som har framkommit och hur de har följts upp.

Artikel 13: I artikeln föreslås möjligheter att beordra flytt av ett fartyg med nyttjandeförbud.

Artikel 14: Kommissionen föreslår en ny punkt om vad som sker om ett överklagande eller en begäran från ägaren, den driftsansvarige eller deras representanter leder till att ett beslut om kvarhållande eller ett tillträdesförbud upphävs eller ändras.

Artikel 15: Artikeln innehåller vissa ändringar som rör de fall när fartyg skickas till reparationsvarv.

Artikel 16: Artikeln handlar om inspektörernas kvalifikationer, bland annat om att inspektörernas kompetens skall kontrolleras.

Artikel 17: Kommissionen föreslår att medlemsstaten skall se till att lotsar omedelbart informerar myndigheterna om de uppmärksammar fel som är en fara för sjösäkerheten eller som kan utgöra ett hot mot den marina miljön.

Artikel 18: I artikeln föreslås att medlemsstaterna skall se till att deras myndigheter utbyter viss information.

Artikel 19: Artikeln innehåller krav om att information om inspektioner, kvarhållanden och nekat tillträde offentliggörs enligt de kriterier som återfinns i bilaga XIV.

Artikel 20: Enligt artikeln skall kommissionen varje år upprätta och offentliggöra en så kallad svart lista över fartygsoperatörers och företags prestationsnivåer i enlighet med bilaga XV.

Artikel 22: Kommissionen hänvisar till bilaga XVI och vill istället för var sjätte månad ha uppgifter om medlemsstaternas genomförande av hamnstatskontroller var tredje månad. Medlemsstater som ingår i Parisöverenskommelsen föreslås se till att kommissionen får tillgång till inspektionsdatabasen SIRENAC.

Artikel 23: Artikel 23 handlar om kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer. Redan i dag kontrollerar dock kommissionen genomförandet genom sjösäkerhetsmyndigheten EMSA.

Artikel 25: Kommissionen vill genom förslaget skapa utrymme för att anpassa direktivet till den nya inspektionsregim som Parisöverenskommelsens parter håller på att ta fram. Här föreslås även en möjlighet att ändra andra delar av bilagorna.

Artikel 26: Kommissionen vill genom förslaget skapa utrymme för att anpassa direktivet till den nya inspektionsregim som Parisöverenskommelsens parter håller på att ta fram.

Bilaga I: Bilagan härrör sig till artikel 5 och omfattar följande tillägg till den lista i direktiv 2002/59/EG över fartyg som har högsta prioritet för hamnstatskontroll:

fartyg som inte följer rekommendationen om navigering genom inloppet till Östersjön;

fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet för fel som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra ett hot mot miljön;

fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten enligt direktivet om mottagningsanordningar i hamnar, direktivet om sjötrafikövervakning eller förordningen om sjöfartsskydd;

Bilaga II: Bilagan härrör sig till artikel 5 och har en direkt koppling till den nya inspektionsregim som utarbetas inom ramen för Parisöverenskommelsen. Fartygets riskprofil delas in i hög, normal och låg risk beroende på dess typ och ålder, flaggstatens prestationsnivå, klassificeringssällskap, företagets prestationsnivå och tidigare inspektioner inom EU och Parisöverenskommelseregionen. Det nya systemet innebär att man frångår dagens system, där 25 % av alla fartyg inspekteras (dock med prioritering av riskfartyg). I stället föreslås högriskfartyg inspekteras inom EU var femte-sjätte månad, normalriskfartyg var tionde-tolfte månad och lågriskfartyg var 24-36:e månad. Bilagan reglerar också när tilläggsinspektioner skall ske, inspektionens omfattning och medlemsstaternas inspektionsplikt.

Bilaga III: Bilagan är ny, härrör sig till artikel 6 och reglerar anmälan av fartygets ankomst till hamnstatens berörda myndighet.

Bilagorna IV och V: Bilagorna härrör sig till artikel 7. Kommissionen föreslår en rad tillägg till den förteckning över certifikat och dokument som inspektören skall kontrollera vid en rutinmässig inspektion (bilaga IV) och en mer ingående inspektion (bilaga V).

Bilaga VI: Bilagan härrör sig till artikel 7. Kommissionen föreslår en rad tillägg till de förfaranden och riktlinjer som skall gälla vid fartygskontroller.

Bilaga VII: Bilagan är ny, härrör sig till artikel 7 och omfattar de förfaranden som skall gälla vid kontroll av sjöfartsskyddet ombord. Det är ursprungligen en procedur som Parisöverenskommelsens parter har tagit fram.

Bilaga VIII: Bilagan härrör sig till artikel 8 och innehåller bland annat förslag på åtgärder för att underlätta utökade hamnstatskontroller.

Bilaga IX: Bilagan är ny, härrör sig till artikel 10 och innehåller kriterier för när fartyg skall vägras tillträde till en medlemsstats hamn och förfaranden för hur detta skall ske.

Bilaga X: Bilagan härrör sig till artikel 11 och innehåller kriterier för den inspektionsrapport som inspektören skall sammanställa.

Bilaga XI: Bilagan härrör sig till artikel 13 och innehåller kriterier för kvarhållande av fartyg.

Bilaga XII: Bilagan härrör sig till artikel 16 och innehåller minimikrav för inspektörernas kvalifikationer.

Bilaga XIII: Bilagan härrör sig till artikel 17 och innehåller en modell för hur rapporter från lots eller hamnmyndighet till hamn- eller kuststat skall utformas.

Bilaga XIV: Bilagan härrör sig till artikel 19 och innehåller kriterier för hur information om inspektioner, kvarhållanden och tillträdesförbud i hamnar skall offentliggöras.

Bilaga XV: Bilagan härrör sig till artikel 20 och innehåller kriterier för vilka fartygsoperatörer och företag som skall placeras på svarta listan.

Bilaga XVI: Bilagan härrör sig till artikel 22 och är en sammanställning över vilka uppgifter medlemsstaterna skall lämna till kommissionen.

Bilaga XVII: Bilagan härrör sig till artikel 30 och listar vilka EG-rättsakter som direktivförslaget förutsätts upphäva samt vilka tidsfrister som gäller för att införliva direktivet i nationell rätt.

Bilaga XVIII: Bilagan innehåller en jämförelsetabell mellan rådets direktiv 95/21/EG och direktivförslaget.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Genomförandet av såväl rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll som Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG om ändring av direktivet om hamnstatskontroll innebar ändringar i dels lagen om fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Sannolikt kommer kommissionens förslag att innebära att nämnda lagar återigen kommer att behöva ändras.

1.3 Budgetära konsekvenser

Kommissionen bedömer att hamnmyndigheterna kommer att få större ansvar och därigenom ökade administrativa kostnader. Ett antal sydligare medlemsstaters arbetsbörda beräknas öka till följd av att fler tredjelands högriskfartyg, vilka kommer att behöva inspekteras betydligt oftare, trafikerar dessa länders hamnar än vad som är fallet runt Nordsjön och Östersjön.

Sannolikt kommer de nordligare medlemsstaternas arbetsbörda marginellt minska till följd av högre kvalitet på tredjelands sjöfart i området och därmed längre intervall mellan hamnstatskontrollerna. Samtidigt ökar kravet på fartygsinspektörers tillgänglighet dygnet runt. Därför leder de sammanvägda konsekvenserna troligtvis till ett behov av ökade resurser.

Förslaget innebär att konkurrenskraften för fartygsoperatörer med kvalitetsfartyg ökar eftersom dessa fartyg kommer att genomgå genom färre inspektioner.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stöder på det stora hela taget förslaget, men betonar att EU:s arbete i fråga om hamnstatskontroller även i fortsättningen bör ske i samstämmighet med Parisöverenskommelsens arbete. Parisöverenskommelsens roll är betydelsefull inte minst därför att detta samarbete även inkluderar en rad

länder utanför EU som till exempel Ryssland. Med tanke på de kraftigt ökande sjötransporterna på Östersjön så är det viktigt att det finns ett forum där medlemsstater och Ryssland även fortsättningsvis gemensamt kan utveckla regler för kontroll av tredjelands fartyg.

En rad artiklar behöver klargöras och omarbetas i det fortsatta rådsarbetet. Det gäller till exempel förslaget om att inkludera samtliga ankarplatser i hamnstatskontrollerna. Kontroll av ankarplatser sker redan i dag, men enbart när det finns särskilda skäl för detta och inte som ren rutin. Det bör därför klargöras hur kostnadseffektivt förslaget är.

Som framgår under avsnittet Medlemsstaternas synpunkter, har rådsarbetsgruppen diskuterat frågan om kompensation för de länder som får en ökad administrativ börda med det nya förslaget på grund av ett ökat antal inspektioner av högriskfartyg. Sverige har inga invändningar mot att rådet ser över frågan om skillnader i arbetsbörda mellan medlemsstaterna. En lösning skulle kunna vara att de länder, som genom det nya systemet får färre högriskfartyg att inspektera, även riktar in sig på att inspektera fler fartyg i kategorin normalriskfartyg. Sverige är dock tveksamt till ekonomisk kompensation från EU:s budget till de medlemsstater som får en ökad börda. Vidare kommer samtliga medlemsstater att få en ökad börda genom kraven på större tillgänglighet till inspektörer.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ett flertal medlemsstater vill se ett system för utjämning av de skillnader i arbetsbörda mellan medlemsstaterna som kan bli konsekvensen av den nya inspektionsregimen.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen delar in medlemsstaterna i över- och underbelastade i fråga om hamnstatskontroller. De underbelastade länderna (Belgien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Irland, Lettland, Litauen, Polen, Portugal, Slovenien, Sverige och Tyskland) har mindre trafik med högriskfartyg från tredjeland till och från sina hamnar och kan därför komma att få en minskad arbetsbörda än den genomsnittliga medlemsstaten. För de överbelastade länderna (Cypern, Grekland, Italien, Malta, Nederländerna, Spanien och Storbritannien) gäller det motsatta. Kommissionen anser dock att det finns god kapacitet även bland de länder som kommer att klassas som överbelastade. Kommissionen motsätter sig inte ett system för utjämning av skillnader i arbetsbörda, men ser det som en budgetär fråga.

En fråga som väckts i rådsarbetsgruppen är om de underbelastade länderna bör ta sig an en större andel normalriskfartyg än de överbelastade länderna, som förväntas behöva fokusera på den stora mängden högriskfartyg i deras hamnar.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

2005/06:FPM60

Fiskeriverket, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Lotsförbundet, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas förening, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges dispaschör, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening stöder generellt sett förslaget.

Artikel 2:

Sjöfartsverket kommer att behöva större resurser om man även skall kontrollera fartyg som har ankrat. I dag sker kontroll av ankarplatser enbart om det finns en speciell anledning eftersom Sjöfartsinspektionen vid verket är beroende av andra myndigheters fartyg för att kunna ta sig ut till ankarliggaren.

I fråga om kvarhållande av fartyg anser *SEKO Sjöfolk* att ingen skall behöva stanna kvar på ett fartyg som inte är sjövärdigt. Rätten till avmönstring och hemforsling till sitt land bör ske på redarens eller flagglandets bekostnad, något som behöver klargöras i det nya direktivet.

Artikel 3:

Kustbevakningen vill klargöra hur inspektioner av ankarplatser skall genomföras och hur de skall fördelas på de berörda nationella myndigheterna.

Artikel 3(1) bör enligt *Sveriges redareförening* utredas i förhållande till den internationella havsrättskonventionen UNCLOS regler om oskadlig genomfart av territorialhavet.

Artikel 4:

Förslaget kommer enligt *Sjöfartsverket* att innebära merkostnader för övertids- och jourarbete.

Artikel 5:

Sjöfartsverket vill klargöra om och när det kommer att finnas en databas som kan hantera de nya riskparametrarna, eftersom databasen SIRENAC inte omfattar detta.

Artikel 6:

Förslaget om den driftansvariges skyldighet finns enligt *Kustbevakningen* redan i direktiv 2002/59/EG. Förslaget bör därför utgå.

Artikel 7 och bilaga VI:

Kustbevakningen anser att förslaget om att även införliva åtgärder om sjöfartsskydd är ineffektivt och överarbetat. De åtgärder som rör sjöfartsskyddet vidtas i andra sammanhang än de åtgärder som följer av bedömningar om ett fartyg uppfyller konstruktions-, handhavande och andra säkerhetsbestämmelser. Även *dispaschören* är kritiskt till förslaget.

Sjöfartsverket är kritiskt till förslaget om att om Parisöverenskommelsens parter ändrar en regel så skall detta inte gälla inom EU.

2005/06:FPM60

Artikel 12:

Sjöfartsverket anser att det bör vara flaggstaten som utreder klagomål och hamnstaten som rapporterar till flaggstaten.

SEKO Sjöfolk betonar att klagomål från besättningarna måste kunna förmedlas konfidentiellt och att klagomål följs upp så att åtgärder garanterat vidtas från redarna.

Sveriges redareförening anser myndigheterna i det enskilda fallet bör kontrollera att den klagande först tagit upp frågan inom den egna organisationen innan man går vidare med utredningen.

Artikel 14:

Artikeln ger ägaren rätt att överklaga behörig myndighets beslut. Överklagandet sker till samma myndighet som beslutade att kvarhålla fartyget. *Sveriges redareförening* föreslår att EMSA som oberoende myndighet bör kunna överpröva den nationella myndighetens beslut.

Artikel 15:

Den nya texten i punkt 1 ger enligt *Sjöfartsverket* inte den nödvändiga flexibiliteten. Till exempel kan det uppstå en situation när ett reparationsvarv inte kan ta emot ett fartyg av en viss storlek.

Artikel 16:

Kustbevakningen anser att man bör sträva efter en reglering där myndigheterna bistår varandra.

Sjöfartsverket vill klargöra hur kommissionen i punkt 5 har tänkt sig att kompetensen skall verifieras.

Sveriges Hamnar anser att inspektörerna inte alltid respekterar gällande regler i hamnarna, utan kräver omedelbart tillträde utan vare sig förhandsanmälan eller dokumentation som visar personens behörighet för tillsynsuppdraget.

Artikel 17:

Sjöfartsverket är tveksamt till mervärdet med förslaget att öka lotsens roll vid rapportering av fartyg som uppvisar fel. Verket menar att lotsen bör koncentrera sig på sina huvuduppgifter. Vidare rapporterar lotsar, som under lotsning upptäcker klara brister hos ett fartyg, regelbundet detta till Sjöfartsinspektionen redan i dag.

Sveriges redareförening påpekar att lotsarna har begränsad erfarenhet av inspektionsarbete och menar att den nya regeln inte får gå ut över deras huvudsakliga uppgifter.

Artikel 19:

Sjöfartsverket vill klargöra vad som händer om medlemsstaterna inte klarar tidsgränsen på 72 timmar.

Artikel 21

Sveriges Hamnar föreslår att man förtydligar vilka kostnader som skall bäras av fartygets ägare eller fartygets driftansvarige. I och med att kostnaderna hänförs till kvarhållande i hamn bör det vara hamninnehavarens kostnader som avses.

Sveriges redareförening motsätter sig att kostnaden för en inspektion som leder till kvarhållande skall bäras av fartygets ägare. Föreningen anser att en initial inspektion inte skall bekostas av fartygets ägare, oavsett om inspektionen leder till ett kvarhållande.

Bilaga II:

Dispaschören menar att det är viktigt att upprätthålla en hög standard och kvalitet på de kontroller som genomförs. Det är inte enbart antalet kontroller som är av intresse. Alla medlemsländer måste utföra kontrollerna på ett likvärdigt sätt. Detta är viktigt inte bara ur skydds- och säkerhetssynpunkt, utan även med tanke på en likvärdig konkurrens inom sjöfartsnäringen.

Bilaga XI:

Sveriges Hamnar anser att i 3.6 punkt 2 så bör man även ange som kriterium att avfallsmängden fyller mer än en fjärdedel av uppsamlingstankens volym. I 3.6 hänförs nu endast till EG direktiv 2000/59, som tillåter att hela utrymmet i uppsamlingstankarna används.

Övrigt:

Kustbevakningen ifrågasätter varför kommissionen i artiklarna konsekvent ändrat ”skall” till ”bör”, medan man i bilagorna använder sig av ”skall”. Kustbevakningen föreslår att föreskrivande bestämmelser skrivs med ”skall”. Kustbevakningen är också kritisk till att kommissionen inte förklarar varför direktivet inte längre skall omfatta kontroll av ISM-certifikat.

Naturvårdsverket anser att man bör överväga om inte reglerna i MARPOL-konventionens bilaga VI om normer för luftföroreningar bör tas med i direktivet och bli föremål för hamnstatskontroll.

SEKO Sjöfolk anser att även befraktaren bör omfattas av regelverket.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att uppgifter om fartygets sjövärdighetsstatus bör vara offentliga.

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

En gemensam ståndpunkt kan tidigast väntas bli antagen under hösten 2006.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

COSS: Den europeiska sjösäkerhetskommittén.

EMSA: Den europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Parisöverenskommelsen (Paris Memorandum of Understanding): Överenskommelse från 1980 som utgör grunden för ett harmoniserat inspektionsförfarande för hamnstater. Följande staters sjöfartsmyndigheter har undertecknat överenskommelsen: Belgien, Kanada, Kroatien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Island, Irland, Italien, Lettland, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Ryssland, Slovenien, Spanien, Sverige och Storbritannien.