



Genomförande av ISM-koden

Näringsdepartementet

2004-02-16

Dokumentbeteckning

KOM (2003) 767

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om tillämpning av Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) i gemenskapen

Sammanfattning

Kommissionens förslag handlar om den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) i gemenskapslagstiftningen. Kodens syfte är att öka säkerheten vid ledning och drift av fartyg samt att förhindra förorening.

Sverige ser på det stora hela taget positivt på förslaget.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för tio år sedan, har som syfte att tjäna som vägledning för rederiernas förvaltning och drift av sina flottor samt att främja utvecklingen av sjösäkerhet och förhindrande av förorening inom rederinäringen. Genom att definiera rederiernas ansvar för sjösäkerheten vill man genom koden garantera att säkerhetsfrågorna ges högsta prioritet. Sedan den 1 juli 2002 måste alla handelsfartyg i internationell trafik, som omfattas av IMO:s sjösäkerhetskonvention SOLAS, följa koden. Det enda undantaget är de allra minsta fartygen.

Till följd av Estoniakatastrofen beslöt EU genom förordning (EG) nr 3051/95 att tidigarelägga ISM-kodens genomförande för ro-ro-passagerarfartyg i utrikes och inrikes trafik. Denna förordning har ändrats två gånger genom kommittéförfarandet.

Syftet med den föreslagna förordningen är att öka säkerheten vid ledning och drift samt att förhindra förorening när det gäller viss trafik med lastfartyg och passagerarfartyg. Kommissionen har nu föreslagit att den nuvarande förordningen ersätts av en ny, med utvidgad räckvidd så att den blir tillämplig på samtliga rederier och fartyg som omfattas av kapitel IX i SOLAS-konventionen. Vidare föreslår kommissionen att ISM-koden även bör tillämpas på fartyg och rederier som bedriver inrikes fart. Kommissionen vill också råda bot på problemet med att vissa nationella myndigheter låter klassificeringssällskapen sköta ISM-certifieringen, men kontrollerar sällan själva om deras fartyg och rederier följer reglerna.

Rederierna skall enligt förslaget upprätta och upprätthålla säkerhetsorganisationssystem, vilka skall kontrolleras av behöriga myndigheter. Myndigheten eller en av denna erkänd organisation (klassificeringssällskap) skall för varje rederi som uppfyller kraven i ISM-koden utfärda ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Medlemsstaten skall sedan förvissa sig om att bestämmelserna i denna förordning följs av alla rederier som bedriver trafik med fartyg som omfattas av förordningen.

Om en medlemsstat anser att ett rederi, trots att rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, inte kan bedriva trafik med ett fartyg som omfattas av denna förordning till eller från medlemsstaters hamnar på grund av risk för allvarlig fara för säkerheten för liv, egendom eller miljön, får fartygets resa förbjudas tills faran har undanröjts. Medlemsstaterna skall vidare fastställa regler för påföljder för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att de verkställs.

1.2 Gällande svenska regler och förslagetets effekt på dessa

En EG-förordning är bindande och direkt gällande i medlemsstaterna. Den skall alltså inte genomföras i svensk lagstiftning. Eftersom ISM-koden redan i dag är genomförd i svensk rätt kommer sannolikt vissa ändringar att behöva göras i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) för att undvika dubbelreglering.

Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (SJÖFS 2002:8) omfattar redan i dag de fartygstyper som förslaget inkluderar. Samtliga av dessa fartygstyper är certifierade. Efter att förslaget trätt i kraft kommer Sjöfartsverket att uppdatera och anpassa sin nuvarande föreskrift.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget kommer för svensk del inte att få några budgetära konsekvenser.

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige ser positivt på kommissionens förslag, som sannolikt kommer att leda till stärkt sjösäkerhet och ökat skydd av havsmiljön genom en strikt och obligatorisk tillämpning av ISM-koden.

En rad frågeställningar som framförts av remissinstanserna (se 2.4) bör dock klargöras.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Inte känt.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte känt.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Ingen remissinstans har invänt mot kommissionens förslag att utvidga omfattningen av EG-rätten vad gäller ISM-koden. Kustbevakningen, Sjöfartsverket, SEKO Sjöfolk och Svenska Sjöbefälsförbundet har framfört vissa synpunkter (se nedan). Sjöassuradörernas förening och Sveriges Fartygsbefälsförening stöder förslaget.

SEKO Sjöfolk och Svenska Sjöbefälsförbundet anser att det är de nationella administrationerna själva, och inte klassificeringssällskapen, som skall sköta ISM-certifieringen

Artikel 3:

Sjöfartsverket framför att Sverige i dag tillämpar ISM-kodens krav på fiskefartyg, vilka enligt punkt 2 i artikel 3 ej får omfattas av förordningen. Förslaget saknar enligt Sjöfartsverket också en fartygstyp som finns med i SOLAS kapitel IX, nämligen flyttbara oljeplattformar till sjöss.

Kustbevakningen menar att artikeln är oklar och inte täcker samtliga typer av statsfartyg. I punkt 1 anges vilka fartyg som skall omfattas av förordningen och i punkt 2 räknas undantagen upp. Statsfartyg som inte används för kommersiellt bruk, t.ex. Kustbevakningens fartyg, omfattas inte av någon av dessa punkter. Om avsikten är att sådana statsfartyg skall omfattas av förordningen bör detta uttryckas tydligt i punkt 1. Skall andra statsfartyg än krigsfartyg och fartyg för transport av trupper undantas från bestämmelserna bör också det klart framgå av punkt 2. För det fall Kustbevakningens fartyg skall omfattas av bestämmelserna kommer myndigheten att i tillämpliga delar följa ISM-koden, men kravet bör framgå tydligare av den föreslagna förordningen.

Artikel 5:

Sjöfartsverket framför att enligt punkt 1 skall medlemsstaterna följa del B i ISM-koden. Denna del presenterar format på certifikat. De certifikat som man finner under ”Rubrik II – Del B 5” innehåller ytterligare en fartygstyp, ro-ro-passagerarfartyg. Det bör enligt verket förtydligas vilka certifikat som skall användas. Enligt SOLAS-konventionens kapitel IX är ro-ro-passagerarfartyg inkluderat i definitionen på passagerarfartyg.

I punkterna 3 och 7 föreslås att certifikatens giltighetstid skall gälla i fem år räknat från dagen från utfärdandet. Detta har enligt Sjöfartsverket i ISM-koden ändrats till att certifikat ej bör utfärdas till ett fartyg för en längre period än fem år.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Frågan om en gemensam ståndpunkt kommer att behandlas i transportrådet under det irländska ordförandeskapet.

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

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea): IMO:s sjösäkerhetskonvention