



REGERINGSKANSLIET

Ståndpunkt i EU-fråga

2007-05-31

Näringsdepartementet

Jaak Meri

Enheten för transportpolitik

Tel. 08-405 12 03

Mobiltelefon 070-590 66 84

Gemensamberetts med SB/pol, SB/sam,
SB/EU, Fi/Ba2, Fö/CIV, M/Na,
Brysselrepresentationen, N/RS och
N/EIS

9 b) Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll (omarbetning)

Dokumentbeteckning

Rådskokument 9366/07 MAR 32 ENV 241 CODEC 477

Sammanfattning

Direktivförslaget ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Det är en omarbetning av det tidigare direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll och blir en konsoliderad version av det äldre direktivet men med en rad omarbetningar som föranleds av den nya inspektionsregim som överenskommit mellan de stater som ingått det mellanstatliga samarbetsavtalet Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Syftet är att få utländska fartyg att uppfylla internationella konventioner och se till att de inte utgör en risk för sjösäkerheten, den marina miljön eller arbets- och boendeförhållandena ombord.

Den mest omfattande förändringen i den nya inspektionsregimen är att man frångår dagens regler om att minst 25 procent av det årliga antalet fartyg som anlöper dess hamnar skall inspekteras. I stället föreslås att samtliga högriskfartyg inspekteras var femte-sjätte månad, normalriskfartyg var tionde-tolfte månad och lågriskfartyg var 24-36:e månad.

Rådet enades i december om en allmän inriktning och Europaparlamentet röstade igenom sina ändringsförslag i slutet av april 2007. Rådsarbetsgruppen har gått igenom ändringsförslagen och godkänt att en del av dem arbetas in i texten till den allmänna inriktningen.

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.

I Ståndpunkter

1. Svensk ståndpunkt

SE kan ställa sig bakom den text som föreslagits av ORDF inför den politiska överenskommelsen.

SE bör dock bevaka att begreppet hamn inte kommer med bland definitionerna i artikel 2 och att begreppet ankarplatser inte återinförs i direktivet. Skälen är följande.

1. SE stöder rådets gemensamma inriktning i vilken man lägger fokus vid själva samverkan mellan fartyget och hamnen (hamnanläggningen) samt därigenom undviker begreppen hamn och ankarplats. Platsen där samverkan mellan fartyg och hamn sker är i praktiken den plats där hamnstatsinspektioner av fartyg äger rum.
2. SE anser inte att det i fråga om hamnstater behövs en definition av begreppet hamn. Det har visat sig vara svårt att entydigt definiera vad en hamn egentligen är. SE stöder därför ORDF förslag om att enbart ha med begreppet hamnanläggning (se punkt 1).
3. I dag inspekteras ankarplatser endast vid behov men inte av ren rutin eftersom det kräver att inspektören ständigt har tillgång till fartyg. Obligatorisk inspektion av ankarplatser skulle bli mycket kostsamt eftersom tillsynsmyndigheten i så fall måste ta sig ut till ankarplatserna betydligt oftare. SE anser inte att detta skulle vara kostnadseffektivt.

2. Övriga medlemsstaters ståndpunkter

MS stöder ORDF förslag.

3. Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet röstade igenom sina ändringsförslag i slutet av april 2007. Värt att notera är att EP stöder KOM:s förslag att det skall vara obligatoriskt att inspektera fartyg vid ankarplatser.

4. Synpunkter från remissbehandling eller samråd med berörda aktörer

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

Sjöfartsverket anser sig 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 Sjöfartsverket är beroende av andra myndigheters fartyg för att kunna ta sig ut till ankarliggaren.

II Förslaget

1. Innehåll

ORDF har lagt fram ett förslag som innehåller ett kompromisspaket med fem huvudsakliga frågeställningar: direktivets omfattning, utvidgning av flexibla mekanismer, gråflaggade fartyg som kriterium för nekat anlöp, nekat anlöp på obestämd tid och övergångsperiod.

Direktivets omfattning (art. 2 och 3)

ORDF föreslår att rådet lägger fokus vid själva samverkan mellan fartyget och hamnen, något som kan äga rum när fartyget ligger vid kaj eller har ankrat inom hamnområdet. Begreppen ”samverkan mellan fartyg och hamn” och ”fartyg vid ankar” ersätter ”ankarplats”.

Utvidgning av flexibla mekanismer (art. 5a och 5b)

ORDF föreslår vissa mekanismer för att utjämna den tillkommande arbetsbördan mellan MS. Toleransnivån för missade inspektioner av låg- och normalriskfartyg höjs till 10 procent medan man har en striktare toleransnivå på högst 5 procent missade inspektioner för högriskfartygen.

Gråflaggade fartyg som kriterium för nekat anlöp (art. 10)

ORDF stöder KOM:s förslag om att fartyg registrerade i flaggstater på Paris MoU:s grå lista skall kunna nekas anlöp inom gemenskapen. ORDF föreslår dock en smärre lättnad för gråflaggade fartyg, vars uppförande under de föregående 24 månaderna skall ligga till grund för utvärdering av nekade anlöp. För fartyg flaggade i en svartlistad stat skall de föregående 36 månaderna ligga till grund för samma utvärdering.

Nekat anlöp på obegränsad tid (art. 10(3))

ORDF föreslår att ett fartyg, som har kvarhållits efter att ha blivit nekat anlöp en andra gång, skall beläggas med ett förbud att på obestämd tid anlöpa gemenskapens hamnar. Om fartyget uppfyller vissa kriterier, kan förbudet dock hävas efter 36 månader. Ett av dessa villkor är att fartyget skall vara registrerat i en flaggstat på Paris MoU:s vita lista, certifierat av ett klassificeringssällskap som erkänts av gemenskapen samt ägas av ett rederi med gott uppförande.

Övergångsperiod (art. 29)

ORDF föreslår att direktivet skall börja gälla vid samma tillfälle i samtliga medlemsstater.

2. Analys

- gällande svenska regler

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 KOM:s förslag att innebära att nämnda lagar återigen kommer att behöva ändras.

- budgetära konsekvenser

Konkurrenskraften för rederier med kvalitetsfartyg ökar eftersom dessa fartyg kommer att genomgå färre antal inspektioner.

- konsekvenser för stat, kommun, landsting, företag och enskilda

KOM bedömer att hamnmyndigheterna (eller motsvarande behöriga myndigheter) kommer att få större ansvar och därigenom ökade administrativa kostnader till följd av det nya inspektionssystemet. Det gäller särskilt en rad länder i södra Europa som har betydligt fler anlöp med utländska högriskfartyg än hamnarna runt Nordsjön och Östersjön.

Direktivet ställer nya krav på att fartygsinspektörer skall vara tillgängliga dygnet runt. Därför leder de sammanvägda konsekvenserna troligtvis till ett behov av ökade resurser även för svensk del.

- kommissionens konsekvensanalys

Se konsekvenser för stat.

III Övrigt

1. Fortsatt behandling av ärendet

Efter att TTE-rådet den 6-8 juni 2007 tagit en politisk överenskommelse kommer EP att ta ställning till rådets förslag.

2. Fackuttryck/termer

Om Paris MoU

Paris MoU är en mellanstatlig överenskommelse från 1980 som innehåller regler om hur utländska fartyg skall inspekteras av hamnstaten. 20 EU-stater (Belgien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta,

Nederländerna, Polen, Portugal, Slovenien, Spanien, Sverige och Storbritannien) och fem stater utanför EU (Kanada, Kroatien, Island, Norge och Ryssland) är f.n. parter till Paris MoU.

Paris MoU:s system innebär bl.a. att man rangordar flaggstater efter hur många fartyg som kvarhållits i hamnar pga olika brister. Den vita listan består av flaggstater vars fartyg har få anmärkningar. Hit hör de flesta EU-stater. Den svarta listan består av flaggstater med många undermåliga fartyg i sina register. En EU-stat hör hit: Slovakien. Den grå listan är en mellankategori. Hit hör vissa EU-stater, nämligen baltstaterna och Polen.