



C/2023/877

8.12.2023

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery”

[COM(2023) 272 final – 2023/172 (COD)]

(C/2023/877)

Sprawozdawczyni: **Tanja BUZEK**

Wniosek o wydanie opinii	Parlament Europejski, 10.7.2023 Rada Unii Europejskiej, 18.7.2023
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.9.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	20.9.2023
Sesja plenarna nr	581
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	218/0/5

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji Europejskiej dotyczącą zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE⁽¹⁾ w celu zagwarantowania w jednolity sposób konkurencyjnej żeglugi morskiej wysokiej jakości pod banderami państw członkowskich UE, a także zadbania o to, by państwa członkowskie wypełniały swoje obowiązki jako państwa bandery.

1.2. Komitet podkreśla, że istotna jest jasność i spójność między przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) a odpowiednimi ramami prawnymi UE, w szczególności w odniesieniu do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, oraz wnioskiem dotyczącym aktualizacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE⁽²⁾ w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego, które to kwestie również mają zostać poddane przeglądowi.

1.3. EKES podkreśla znaczenie opracowania systemu zarządzania jakością w celu zapewnienia systematycznego przestrzegania procedur.

1.4. Komitet z dużym zadowoleniem przyjąłby znaczące uczestnictwo i wkład partnerów społecznych oraz innych istotnych zainteresowanych stron z sektora morskiego, gdyż mogliby oni brać udział w pracach grupy wysokiego szczebla ds. państw bandery, która zostanie utworzona.

1.5. EKES uważa, że przegląd dyrektywy w sprawie wymogów dotyczących państwa bandery musi zapewnić pełne wdrożenie przez państwa bandery praw marynarzy na statkach tych państw. Prawdziwymi wyzwaniem są solidna kontrola państwa bandery, a także skrupulatna kontrola przeprowadzana przez państwo portu w odniesieniu do wymogów Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., co idzie w parze z pomocą techniczną i szkoleniami zapewnianymi przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), Światowy Uniwersytet Morski (WMU), Międzynarodowy Ośrodek Szkoleniowy MOP, Instytut Międzynarodowego Prawa Morskiego itp.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

1.6. EKES proponuje, by unijne państwa bandery były bardziej zaangażowane w realizację zaleceń zawartych w badaniu Komisji dotyczącym aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego (opublikowanym w 2020 r.)⁽³⁾, m.in. w celu wypracowania wspólnego podejścia do wdrażania i egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

1.7. Komitet zaleca szczególnie kontynuację, doskonalenie i poszerzenie szkoleń prowadzonych przez EMSA dla organów unijnych państw bandery, tak aby bardziej szczegółowo uwzględnić aspekty związane z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. Sądzi, że EMSA mogłaby w istotny sposób wspierać szkolenie urzędników administracji państwa bandery oraz inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w państwach członkowskich, tak by byli w stanie prowadzić ukierunkowane inspekcje w tym zakresie, a także mogłaby pełnić tę funkcję w ramach szerszych uprawnień szkoleniowych⁽⁴⁾.

1.8. EKES uważa, że nowy wniosek powinien zachęcić europejskie państwa bandery do zwiększenia poziomu kontroli. Unia Europejska powinna odgrywać wiodącą rolę w walce z tanimi banderami, wykazując się doskonałym poziomem wymogów i kontroli nad swoimi statkami. Nieodłącznie związany z tym sektorem globalny charakter uwidacznia znaczenie podejścia niezależnego od bandery i korzystnego otoczenia regulacyjnego, które jest warunkiem wstępnym stworzenia równych szans i uniknięcia niepożądanych praktyk.

1.9. Komitet ubolewa, że zaprzepaszczo szansę na przyjęcie wiodącej roli wykraczającej poza minimalne wymogi międzynarodowe oraz na stworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego z myślą o bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym żeglugi morskiej opartej na jasnych i przejrzystych zasadach. Zwraca się do Komisji o rozważenie podjęcia dalszych inicjatyw UE w tym zakresie.

1.10. EKES wzywa Komisję do przyjęcia aktów wykonawczych w celu zapewnienia właściwego monitorowania uznanych organizacji. Uważa, że skuteczność obecnego systemu może budzić wątpliwości ze względu na zaangażowanie i podwójną rolę instytucji klasyfikacyjnych. Unijne państwa bandery w coraz większym stopniu delegują swoje obowiązki w zakresie przeglądu uznanym organizacjom, w związku z czym nasuwa się pytanie, czy wypełniają one swoje zobowiązania.

2. Kontekst

2.1. Komisja opublikowała 1 czerwca 2023 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (COM(2023) 272 final). Jest to część pakietu Komisji dotyczącego bezpieczeństwa morskiego, który ma wspierać czystą i nowoczesną żeglugę morską⁽⁵⁾.

2.2. Wniosek dotyczy zmiany obowiązującej dyrektywy z 2009 r. i jest w pełni spójny z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁽⁶⁾ w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i dyrektywą 2009/18/WE dotyczącą dochodzeń w sprawie wypadków morskich. Wszystkie trzy dyrektywy są zmieniane w tym samym czasie.

⁽³⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, *Study on social aspects within the maritime transport sector: final report*, Urząd Publikacji, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/49520>.

⁽⁴⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002” [COM(2023) 269 final – 2023/0163 (COD)] (Dz.U. C, C/2023/873, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/873/oj>) dotyczy w szczególności jej działalności.

⁽⁵⁾ Opinie EKES-u w sprawie pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego to między innymi: opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami” [COM(2023) 273 final – 2023/0171 (COD)] (Dz.U. C, C/2023/872, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj>); opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002” [COM(2023) 269 final – 2023/0163 (COD)] (Dz.U. C, C/2023/873, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/873/oj>); opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego” [COM(2023) 270 final – 2023/0164 (COD)] (Dz.U. C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>); opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu” [COM(2023) 271 final – 2023/0165 (COD)] (Dz.U. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj>) oraz niniejsza opinia.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

2.3. Przedmiotowy wniosek ustawodawczy jest częścią zestawu wniosków Komisji dotyczących zmian „na rzecz zapewnienia wydajnego, zrównoważonego i bezpiecznego ruchu i transportu morskiego na wodach UE i poza nimi, z korzyścią dla obywateli Unii, społeczności nadbrzeżnych, środowiska morskiego i zdrowych oceanów”.

2.4. Szczegółowe cele tej zmiany są następujące:

- aktualizacja i dostosowanie dyrektywy do przepisów międzynarodowych w celu zapewnienia większej spójności i jasności prawa, w szczególności w odniesieniu do Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (kodeksu III),
- zapewnienie odpowiednich inspekcji statków pływających pod banderą oraz nadzoru nad uznanymi organizacjami działającymi w imieniu państwa bandery,
- szersze stosowanie rozwiązań cyfrowych poprzez wykorzystanie i wymianę certyfikatów elektronicznych, interoperacyjnych z bazami danych prowadzonymi przez EMSA, a także odejście od systemów certyfikacji opartych na dokumentach papierowych, uciążliwych zarówno dla administracji, jak i statków,
- zapewnienie zharmonizowanego podejścia do rozumienia, sprawozdawczości i pomiaru wyników floty i obowiązków państwa bandery.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES podziela zdanie Komisji, że pandemia COVID-19 przypomniła wyraźnie o zasadniczej roli transportu morskiego, a szczególnie – jego pracowników. Odnowiona polityka UE musi wspierać ten sektor i jego pracowników oraz uwzględniać jego znaczenie, gdyż obsługuje on 75 % handlu zagranicznego UE, a aż 90 % światowego handlu odbywa się za pośrednictwem światowej żeglugi morskiej. Chociaż podczas pandemii sektor morski okazał się bardzo odporny, to borykał się również z dużymi wyzwaniami wskutek zakłóconych łańcuchów dostaw w handlu światowym oraz wskutek niedopuszczalnego kryzysu związanego z wymianą załogi, w wyniku którego pół miliona marynarzy utknęło na pokładach statków.

3.2. Nowe realia geopolityczne wynikające z wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie stanowią dodatkowe i poważne zagrożenie dla międzynarodowej ochrony na morzu i dla bezpieczeństwa marynarzy⁽⁷⁾. W obliczu zarówno wyzwań, jak i szans związanych z różnorodnymi zachodzącymi obecnie przemianami sektor morski musi dążyć do dekarbonizacji i cyfryzacji, pamiętając o zapewnieniu sprawiedliwej transformacji i o podniesieniu konkurencyjności.

3.3. Komitet z zadowoleniem przyjmuje aktualizację i dostosowanie dyrektywy w sprawie wymogów dotyczących państwa bandery do przepisów międzynarodowych w celu zapewnienia większej spójności i jasności prawa, w szczególności w odniesieniu do kodeksu III. Włączenie do prawodawstwa UE części kodeksu III dotyczących państwa bandery było konieczne, aby umożliwić jego stosowanie w ramach porządku prawnego UE, ponieważ IMO nie ma uprawnień wykonawczych.

3.4. EKES uważa, że wniosek jest kolejnym ważnym krokiem na drodze do poprawy bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju oraz do zapewnienia, w jednolity sposób, konkurencyjnej żeglugi morskiej wysokiej jakości pod banderami państw członkowskich UE, a także do wywiązywania się przez państwa członkowskie ze swoich zobowiązań jako państw bandery.

3.5. Komitet ubolewa niemniej, że zaprzepaszczono szansę na przyjęcie wiodącej roli wykraczającej poza minimalne wymogi międzynarodowe oraz na stworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego z myślą o bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym żegludze morskiej UE opartej na jasnych i przejrzystych zasadach. Byłby to doskonały przykład wysokiej jakości usług transportu morskiego, który inni mogliby naśladować.

(7) Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego i związany z nią plan działania: wzmocniona strategia UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego w związku ze zmieniającymi się zagrożeniami morskimi” [JOIN(2023) 8 final] (Dz.U. C/2023/884, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/884/oj>) zawiera zalecenia w sprawie nowej strategii UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego.

3.6. EKES podkreśla znaczenie spójnego podejścia do zmiany dyrektyw w sprawie wymogów dotyczących państwa bandery, kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz dochodzeń w sprawie wypadków w transporcie morskim. Wnioski muszą być spójne między sobą, a wszelkie proponowane zmiany w jednej z tych dyrektyw muszą uwzględniać dwie pozostałe dyrektywy i szersze międzynarodowe ramy regulacyjne.

3.7. Komitet z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie grupy wysokiego szczebla ds. państw bandery na mocy przepisów nowego art. 9a w celu omawiania kwestii dotyczących państwa bandery i ułatwiania wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich, ekspertami i inspektorami państw bandery. Odniosłby się jednak również bardzo pozytywnie do znaczącego wkładu ze strony partnerów społecznych i innych istotnych zainteresowanych stron z sektora morskiego oraz do włączenia ich do tej grupy.

3.8. EKES z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie elektronicznych dokumentów, które mają być rejestrowane, przechowywane, zgłaszane i udostępniane, a także interoperacyjne z bazami danych prowadzonymi przez EMSA, co umożliwi odchodzenie od systemów certyfikacji opartych na dokumentach papierowych, a tym samym zwiększenie efektywności.

3.9. Komitet jest zdania, że wszelkie zmiany dyrektywy w sprawie wymogów dotyczących państwa bandery muszą zapewnić pełne wdrożenie przez państwa bandery praw marynarzy na ich statkach, i podkreśla znaczenie egzekwowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE⁽⁸⁾ dotyczącej niektórych obowiązków państw bandery w zakresie przestrzegania i egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz dyrektywy Rady 2009/13/WE⁽⁹⁾ wdrażającej sektorową umowę partnerów społecznych zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie tej konwencji.

3.10. EKES uważa, że nowy wniosek powinien zachęcić europejskie państwa bandery do zwiększenia poziomu kontroli. Unia Europejska powinna odgrywać wiodącą rolę w walce z tanimi banderami, wykazując się doskonałym poziomem wymogów i kontroli nad swoimi statkami.

3.11. Sektor morski charakteryzuje się międzynarodową konkurencją, przy czym między państwami bandery występują znaczne różnice regulacyjne, które spowodowały nasilenie się niepożądanych praktyk, takich jak zmiana bandery statków. Nieodłącznie związany z tym sektorem globalny charakter uwydatnia znaczenie podejścia niezależnego od bandery i korzystnego otoczenia regulacyjnego, które jest warunkiem wstępnym stworzenia równych szans i uniknięcia niepożądanych praktyk.

3.12. EKES uważa, że najwyższy czas zapobiec nieuczciwej konkurencji ze strony niektórych przedsiębiorstw, a także nieodpowiednich państw bandery. Powinien istnieć „rzeczywisty związek” między faktycznym właścicielem statku a banderą, pod którą pływa statek, zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS, art. 91 ust. 1, zob. przyp. 1 powyżej). W wielu przypadkach same rejestry nie są nawet prowadzone w państwie bandery, co utrudnia związkom zawodowym, zainteresowanym podmiotom branżowym i społeczeństwu pociąganie do odpowiedzialności właścicieli statków.

3.13. Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze, aby administracje działały w oparciu o wystarczające zasoby, oraz aby zapewnić właściwe monitorowanie uznanych organizacji. EKES uważa, że skuteczność obecnego systemu może budzić wątpliwości ze względu na zaangażowanie i podwójną rolę instytucji klasyfikacyjnych.

3.14. Dorobek prawny UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego umożliwia państwu bandery powierzenie prac technicznych instytucjom klasyfikacyjnym przeprowadzającym w ich imieniu ustawowe przeglądy w celu sprawdzenia, czy statek nadaje się do przewidzianej działalności. Instytucja klasyfikacyjna działająca w ten sposób staje się uznaną organizacją. Państwo bandery może również zezwolić uznanej organizacji na wydawanie certyfikatów w jego imieniu. W związku z tym organy unijnych państw bandery coraz częściej delegują swoje obowiązki w zakresie przeglądu uznanym organizacjom. Prowadzi to do stopniowego transferu wiedzy i doświadczenia z administracji publicznej do podmiotów prywatnych.

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 1).

⁽⁹⁾ Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

3.15. Instytucje klasyfikacyjne i uznane organizacje są podmiotami prywatnymi nastawionymi na zysk, którym powierzono zadania podmiotów publicznych. Chociaż są one odpowiedzialne za sprawdzanie, czy statki są bezpieczne i czyste, mogą być podatne na wpływy osób, które domagają się łagodniejszego traktowania, ponieważ rygorystyczny przegląd może skutkować wyższymi kosztami i zatrzymaniem statków. Rodzi to pytanie, czy państwa bandery wypełniają swoje zobowiązania i czy ta podwójna rola instytucji klasyfikacyjnych jest właściwa.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Zmęczenie i pogorszenie warunków pracy i życia marynarzy na pokładzie wiąże się bezpośrednio z zagrożeniami dla bezpieczeństwa. Obecność na pokładzie marynarzy wyczerpanych umysłowo i fizycznie nie tylko zwiększa ryzyko błędów ludzkiego, lecz także zagraża bezpieczeństwu ludzi i statków na morzu, a także środowisku morskemu i przybrzeżnemu.

4.2. Ostatnie sprawozdanie⁽¹⁰⁾ założonego przez IMO Światowego Uniwersytetu Morskiego wykazało, że istnieje kultura regularnego dostosowywania godzin pracy i odpoczynku, a także że bardzo potrzebne są systematyczna weryfikacja zapisów oraz odpowiednie przeszkolenie inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w zakresie ukierunkowanych inspekcji w takich kluczowych obszarach. Państwa bandery powinny również dokonać przeglądu wytycznych dla swoich rzeczoznawców i osób upoważnionych do działania w ich imieniu, aby uwzględnić systematyczną weryfikację dokładności zapisów.

4.3. W związku z tym EKES proponuje, by unijne państwa bandery i EMSA w większym stopniu zaangażowały się w realizację zaleceń zawartych w badaniu Komisji z 2020 r. dotyczącym aspektów społecznych w sektorze transportu morskowego, w szczególności poprzez:

- wypracowanie wspólnego podejścia do wdrażania i egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. poprzez rozwinięcie współpracy i wymiany informacji między organami unijnych państw portu i bandery w oparciu o:
 - opublikowanie przez EMSA wytycznych zawierających porady dotyczące sposobów rozwiązywania kwestii niejasnych lub niejednoznacznych przepisów Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.; mogłoby to również obejmować wykaz najczęstszych problemów wykrytych podczas inspekcji prowadzonych przez państwo portu w odniesieniu do statków pływających pod każdą banderą, a także szereg wyjaśnień i doprecyzowań dotyczących poszczególnych dokumentów i certyfikatów każdego państwa,
 - położenie większego nacisku na szkolenia prowadzone przez EMSA dla administracji i urzędników państw bandery UE oraz dla oficerów kontroli państwa portu w celu zapewnienia, aby obejmowały one w sposób wystarczająco szczegółowy aspekty związane z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. Istotne jest skupienie się na poważniejszych nieprawidłowościach w przestrzeganiu Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., takich jak niewypłacanie wynagrodzeń, kwestie związane z zabezpieczeniem społecznym i inne braki mogące prowadzić do zatrzymania. Ponadto sesje szkoleniowe mogłyby obejmować działania zachęcające do dyskusji między organami państw bandery UE w celu poprawy komunikacji oraz wymiany informacji i dobrych praktyk.

Bruksela, dnia 20 września 2023 r.

Oliver RÖPKE
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽¹⁰⁾ Światowy Uniwersytet Morski, *A culture of adjustment, evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours (EVREST)*, 2020, https://commons.wmu.se/lib_reports/66/.