



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

13. juli 2016

Ændring af direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, KOM(2016) 369

1. Resumé

Formålet med forslaget er at opdatere og ajourføre reglerne for sikkerheden på passagerskibe, således at disse bliver lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau for passagerskibe øges. Direktivet har således til formål at forenkle og strømline den EU-retlige ramme for passagerskibssikkerhed.

Revision af direktivforslaget er udarbejdet på baggrund af Kommissionen kvalitetskontrol (REFIT) af EU's lovgivning for sikkerhed på passagerskibe og er en del af en samlet "Passagerskibssikkerhedspakke"

Et centralt punkt i forslaget er, at passagerskibe under 24 meter, traditionelle skibe og skibe, der transporterer vindmøllearbejdere, overgår til national regulering, og at det præciseres, at direktivet kun omfatter skibe bygget i ubrændbare materialer.

De danske regler på området er gennemført i dansk ret i en række bekendtgørelser under fællestitlen "Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart"- lever i vid udstrækning op til forslaget. Der vil dog være behov for tilpasning af danske bekendtgørelser på området.

Forslaget skønnes samlet ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser. Forslaget vurderes at have positive administrative og erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes at medføre højere grad af gennemsigtighed i sikkerhedsreglerne for passagerskibe til fordel for erhvervet og beskyttelsesniveauet i Danmark.

Regeringen er umiddelbart overordnet positiv over for direktivforslaget og støtter tiltag, som vil fastholde et højt sikkerhedsniveau, forenkle gældende EU-regler og styrke et indre marked for passagersejlads.

2. Baggrund

Kommissionen har den 6. juni 2016 fremsendt forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe 2009/45/EF.

Forslaget er oversendt til Rådet den 6. juni 2016 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en opfølgning på kvalitetskontrollen (REFIT) af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, som blev gennemført i perioden 2014 – 2015, og som har afdækket et potentiale for opdatering og forenkling af reguleringen på området for sikkerhed for passagerskibe.

Forslaget har til formål at revidere direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Kommissionen ønsker overordnet at levere en tydelig, enkel og ajourført retlig ramme, der er lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau øges.

Forslaget indgår som en del af en samlet ”Passagerskibssikkerhedspakke”, der udover nærværende direktiv omfatter en revision af Passagerregistreringsdirektivet, samt et nyt direktiv om inspektion af ro-ro-færger til af løsning af det eksisterende RO/RO-tilsynsdirektiv. Endelig gennemføres der konsekvensrettelser i Meldepligtsdirektivet og Havnestatskontroldirektivet.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at forenkle og strømline EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed med henblik på at;

- i) fastholde EU-reglerne, hvor det er hensigtsmæssigt og proportionelt,
- ii) sikre, at reglerne gennemføres korrekt og
- iii) fjerne potentielt overlappende forpligtelser og uoverensstemmelser mellem indbyrdes beslægtede retsakter.

Direktivet har sin oprindelse i 1998 og blev gennemført for at opnå et højt sikkerhedsniveau og for at fjerne hindringer for handel ved at fastsætte harmoniserede sikkerhedsstandarder på et hensigtsmæssigt niveau passagerskib og -fartøjer i indenrigsfart.

Ved dette direktiv blev bestemmelserne i SOLAS-konventionen, som fastlægger de detaljerede tekniske krav for bygning af fartøjer, stabilitet, brandsikring og redningsudstyr, indarbejdet til at gælde for indenrigsfart i EU.

Reglerne finder anvendelse på skibe bygget af stål og tilsvarende materialer og på højhastighedsfartøjer. Det indeholder desuden specifikke krav vedrø-

rende adgang for og offentlig information til bevægelsehæmmede personer.

Kommissionens kvalitetskontrol af direktivet viste, at det har ført til et fælles, højt sikkerhedsniveau i hele EU og væsentlige fordele for det indre marked, idet skibe dækket af direktivet let kan flyttes til andre sammenlignelige ruter i EU.

Kommissionen finder imidlertid også, at gennemførelsen af det foregående direktiv fra 1998 har givet anledning til en række spørgsmål vedrørende tydeligheden og hensigtsmæssigheden af visse af dets definitioner, anvendelsesområde og procedurer.

Desuden har kvalitetskontrollen vist, at adskillige vigtige sikkerhedsaspekter for små skibe med en længde på under 24 m ikke er blevet harmoniseret, hvilket medfører, at disse skibe er mere følsomme over for lokale driftsforhold.

Direktivet gav oprindeligt medlemsstaterne fleksibilitet til at anvende nationale regler i tilfælde, hvor de fandt, at de harmoniserede standarder for små skibe var upraktiske og/eller urimelige. I den forbindelse viste kvalitetskontrollen, at langt flertallet af små passagerskibe bliver reguleret nationalt og dermed ikke kan drage fordel af det indre marked. Som følge heraf revurderes sådanne krav i forslaget til revision af direktivet

Kvalitetskontrollen viste også, at en række medlemsstater certificerer aluminiumsskibe i henhold til dette direktiv, mens nogle få andre ikke gør det. Dette skaber ifølge Kommissionen en uensartet situation, der underminerer målet om at opnå et fælles, højt sikkerhedsniveau for passagerer, der sejler indenrigs i EU-medlemsstater.

Årsagen er ifølge Kommissionen forskellige fortolkninger af direktivets anvendelsesområde i forbindelse med definitionen af et "tilsvarende materiale" og anvendeligheden af de dertil svarende sikkerhedsstandarder.

Med forslaget til revision af direktivet lægges der op til at præcisere og forenkle sikkerhedsreglerne og -standarderne for passagerskibe, så reglerne bliver lettere at ajourføre, overvåge og håndhæve. For at øge den juridiske klarhed og retssikkerheden fjernes der med forslaget også en række forældede, overflødige og inkonsekvente retlige henvisninger.

Ved forslaget ændres og præciseres anvendelsen af direktiv 2009/45/EF. Det drejer sig om følgende:

- Passagerskibe med en længde på under 24 m udelukkes fra anvendelsesområdet for direktivet,
- det præciseres, at aluminium er et materiale, der svarer til stål, når det er korrekt brandisoleret, og

- at visse offshore servicefartøjer for vindmølleparker falder uden for anvendelsesområdet for direktivet, samt
- at traditionelle skibe falder uden for anvendelsesområdet for direktivet.

Disse områder vil fortsat være underlagt national regulering.

Med henblik på at understøtte både sikkerheden og det indre marked overvejer EU- Kommissionen at udarbejde retningslinjer eller standarder for små fartøjer og fartøjer, der er bygget af andet materiale end stål eller tilsvarende materialer. Dette vil kunne tænkes at danne grundlag for en form for "CE-mærkning", som kan give anledning til en forbedret markedsadgang på tværs af EU.

Endvidere præciseres og forenkles definitionen af havområder i direktivet, således at henvisning til "hvor skibbrudne kan bringes i land" og begrebet "nødhavn" fjernes.

Endelig indebærer forslaget, at direktivet kan tilpasses til de ændringer, der følger af Lissabontraktaten, for så vidt angår de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Herunder indgår forslag om, at internationalt vedtagne ændringer til den skibstekniske del af direktivet (bilag til direktivet) kan implementeres ved brug af delegerede retsakter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget primært er udarbejdet på grundlag af internationale krav og motiveret af et antal ulykker med passagerskibe, hvor menneskeliv er gået tabt. Selv om der er etableret fælles sikkerhedsstandarder for skibe i udenrigsfart i kraft af internationale sikkerhedsregler såsom SOLAS-konventionen, finder de ikke anvendelse på passagerskibe i indenrigsfart.

Med forslaget sikres det, at det fælles sikkerhedsniveau, der er opnået med passagerskibsdirektivet opretholdes, hvilket ikke kunne opnås, hvis medlemsstaterne handlede hver for sig. I forslaget gentages samtidig behovet for og merværdien af forskellige standarder, i tilfælde hvor lokale driftsforhold kan kræve det.

På baggrund af målsætningen om det indre marked og den fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne sikres det med forslaget, at direktivet fortsat letter overflytningen af skibe mellem de

ationale registre. Dette muliggør lige konkurrencevilkår for indenrigsfart, uden at det går ud over sikkerhedsniveauet.

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret under lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014).

Det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret i en række bekendtgørelser under fællestitlen ”Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart”, hvor den centrale er bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få lovgivningsmæssige konsekvenser, men der vil være et behov for, at Søfartsstyrelsen tilpasser og evt. omorganiserer den samling af bekendtgørelser, som udgør meddelelser fra Søfartsstyrelsen D.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at forslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Forslaget vurderes på det foreliggende grundlag at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget indeholder en række forenklinger, såsom retlig klarhed, retssikkerhed og enkelhed, bl.a. som resultat af præciseringen af direktivets anvendelsesområde og den enklere definition af havområder, som vurderes at være til fordel for erhvervet, idet det vil medføre større gennemsigtighed i reglerne på området for sikkerhed på passagerskibe.

Forslaget skønnes at have positiv indvirkning for beskyttelsesniveauet i Danmark og i Europa.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 8. juni 2016 med frist den 22. juni 2016.

Der er modtaget høringsvar fra Dansk Erhverv, som ikke har nogen kommentarer, samt fra Skibsmæglerforeningen som ser nogle gråzoner til afklaring om de såkaldte workboats, der benyttes til at bringe personer til og fra havvindmøller eller bringer passagerer og personale til og fra krydstogtskibe på reden.

Endelig finder Rederiforeningerne det positivt, at EU har iværksat processen med at se på passagerskibsdirektiverne for at vurdere behovet for evt. opdateringer. Med hensyn til erhvervsøkonomiske konsekvenser har det ikke på nuværende tidspunkt været muligt for Rederiforeningerne at kvantificere det. De i direktivet foreslåede ændringer giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger, ud over at Rederiforeningerne finder det positivt, at det præciseres, at offshore-servicefartøjer for vindmølleparker falder uden for direktivets anvendelsesområde, samt at der sker en forenkling af havområderne.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

De øvrige medlemsstaters holdning til forslaget kendes ikke på nuværende tidspunkt.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt tiltag vedrørende reglerne for passagersejlad, som bidrager til fastholdelsen af et højt sikkerhedsniveau, til forenkling af gældende EU regulering, og herunder lette administrative byrder, samt til gennemførelsen af et velfungerende indre marked. Herudover støttes generelt en global regulering af sikkerheden til søs.

Regeringen vil arbejde for, at der er samme sikkerhedsniveau ved passagersejlad, uanset hvilket materiale et passagerskib er lavet af, samt for at det nuværende sikkerhedsniveau for eksisterende passagerskibe kan opretholdes.

Endvidere mener regeringen som udgangspunkt, at det nuværende sikkerhedsniveau for eksisterende skibe bør opretholdes.

Regeringen stiller sig derfor umiddelbart positiv over for direktivudkastet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.