

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1097)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

| | | |
|--------------------|----------|--------------|
| BilagJournalnummer | Kontor | |
| 1 400.C.2-0 | EU-sekr. | 23. maj 2000 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol), KOM(2000)142.< /P>

23. maj 2000 Regelkontoret Sag 199904528 /ACMEM0296

Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol). KOM(2000)142.

Resumé

Forslaget om stramning af det gældende direktiv om havnestatskontrol er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis. Hvis det vedtages, vil kontrollen i enkelte tilfælde blive obligatorisk, og der vil blive mulighed for, at visse skibe under særlige omstændigheder nægtes adgang til EU havne. Forslaget vil i givet fald også indebære en forøget udveksling og indsamling af information. Der forventes politisk enighed i slutningen af juni og fælles holdning til december. Forslaget kræver lovændring.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 21. marts 2000 fremlagt et ændringsforslag til Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol). Det vil sige kontrol af udenlandske skibe. Det rektivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis. Forliset var årsag til en omfattende olieforurening af den franske kyst i december 1999, og det har demonstreret et behov for, at det gældende direktiv om medlemsstaternes havnestatskontrol gøres mere effektivt. Kontrollen må ifølge direktivforslaget mere systematisk rettes mod de skibe, der udgør den største forureningsrisiko, og der bør være en sanktionsmulighed, så de såkaldte sub-standard skibe kan nægtes adgang til EU havne. Større åbenhed og informationsudveksling er også påkrævet, og Kommissionen må have bedre mulighed for at overvåge, om medlemslandenes havnestatskontrol udøves korrekt.

Forslaget indebærer, at havnestatskontrol gøres obligatorisk i to tilfælde. Det ene tilfælde er, når skibenes såkaldte målfaktor er større end 50. Det anslås, at det drejer sig om 2,5 % af skibene, der er registreret i den såkaldte Sirenac database. Disse skibe skal uden undtagelse underkastes almindelig inspektion, men de behøver ikke at melde deres ankomst i forvejen. Det andet tilfælde er, når skibene tilhører en særlig risikogruppe, og det er mere end et år siden, de sidst har været underkastet udvidet inspektion i en EU havn. Disse skibe skal uden undtagelse underkastes udvidet inspektion, og de skal melde deres ankomst 2 dage i forvejen. Den tidligere vejledende liste over forhold, der kontrolleres ved udvidet inspektion, gøres obligatorisk, og en visuel kontrol af en del af skibets struktur føjes til.

Med henblik på at undgå, at det er den samme del af skibets struktur, som udtages til stikprøvekontrol i flere på hinanden følgende EU havne, er det foreslået, at synsrapporterne skal indeholde oplysninger om, hvilken del af strukturen der er synet. Desuden er det foreslået, at der skal sendes kopi af alle synsrapporter til skibets flagstat og klassifikationsselskab.

Forslaget indebærer også, at listen over certifikater og dokumenter, der skal være om bord på et olietankskib, suppleres med et dokument, der viser, at det er forsikret mod økonomiske følger af forureningsuheld.

I følge forslaget skal skibe, som tilhører en særlig risikogruppe, nægtes adgang til EU havne, hvis de for tredje gang i løbet af to år bliver tilbageholdt på grund af manglende opfyldelse af relevante internationale konventioner. Kommissionen skal desuden to gange om året offentliggøre en liste over skibe, der er nægtet adgang. Forbuddet kan trækkes tilbage, hvis det dokumenteres, at skibet atter opfylder konventionerne.

Det er foreslået, at alle oplysninger, der i dag indberettes til databasen Sirenac, tillige offentliggøres via en ny database, som hedder Equasis og indeholder sikkerhedsrelaterede informationer om hele verdens handelsflåde. Equasis styres af en komite bestående af en række flagstatsadministrationer, Kommissionen og IMO, og den tekniske del administreres af den organisation, som i dag administrerer Sirenac. Desuden er det foreslået, at mængden af information, der offentliggøres, når et skib tilbageholdes, udvides med lastejerens identitet, resultaterne af de seneste havnestatskontroller og classesyn, samt betingelserne for at frigive skibet.

Med henblik på, at Kommissionen kan overvåge direktivets gennemførelse effektivt, har den foreslået, at den hvert år skal modtage informationer fra de nationale administrationer om antallet af inspektører, der udfører havnestatskontrol. I dag sker dette hvert tredje år. Som noget nyt er det tillige foreslået, at administrationerne hvert kvartal skal indberette detaljerede oplysninger om hvert eneste havneanløb til Kommissionen.

Endelig har Kommissionen foreslået en udvidelse af de forhold, som den nedsatte embedsmandskomite kan ændre. Hidtil har komiteen haft en begrænset mulighed for at ændre i visse artikler med hensyn til medlemslandenes inspektions- og informationsforpligtelser samt i bilagene for at tage højde for ændringer i internationale konventioner m. v. Komiteen vil, såfremt forslaget vedtages, få en udvidet mulighed for at ændre i bilagene, herunder hvilke skibe, der skal prioriteres, hvilke inspektionsprocedurer, der skal følges, og hvilken information, der skal indgå i diverse rapporter. F.eks. vil komiteen i givet fald kunne ændre den målfaktor, der udløser kravet om obligatorisk havnestatskontrol, så flere skibe bliver omfattet.

-

Der forventes politisk enighed på Rådsmødet (transport) den 27. juni 2000.

-

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Forslaget er et ændringsforslag til et eksisterende direktiv. Kommissionen har i sin tid skønnet, at det eksisterende direktiv er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitets princippet, idet forurening af havene i sagens natur er grænseoverskridende. Midlerne til en forebyggende indsats på dette område udvikles for så vidt angår medlemsstaternes havområder bedst på fællesskabsplan, eftersom medlemsstaterne ikke kan gribe hensigtsmæssigt og effektivt ind hver for sig. Man må formode, at Kommissionen finder, at dette tillige gælder ændringsforslaget, men Kommissionen har ikke forholdt sig særskilt til dette.

3. Gældende dansk ret

Reglerne for udførelsen af havnestatskontrol findes i lov om sikkerhed til søs og lov om beskyttelse af havmiljøet og i bekendtgørelse nr. 661 af 11. september 1998 om fremgangsmåde ved syn på udenlandske skibe, der anløber dansk havn. Bestemmelserne giver ikke hjemmel til at pålægge havnene at indberette detaljerede oplysninger om samtlige anløb.

4. Høring

-

Forslaget har været til skriftlig høring hos samtlige medlemmer af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål dvs. Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Danmarks Fiskeriforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, Dansk Navigatørforening, Dansk Sø-Restaurationsforening, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet i Danmark, Fiskernes Forbund, HK/Service, Statsansattes Kartel, Erhvervenes Transportudvalg, Sammenslutningen af danske havne og Danmarks Statistik.

Der er udtrykt generel tilfredshed med forslagets mere effektive og differentierede indsats mod sub-standard skibe. Både Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og Specialarbejderforbundet i Danmark finder imidlertid, at muligheden for at nægte skibe adgang til EU havne bør udvides til også at omfatte skibe, der er mindre end 15 år gamle. Danmarks Rederiforening har også påpeget, at det er vigtigt, at havnestatskontrol holdes på et niveau, der er foreneligt med inspektørenes kompetence, og mener, at kun klassifikationselskaberne har viden til at kontrollere skibenes skrog.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at kræve ændring i den eksisterende lovgivning for at få tydelig hjemmel til at pålægge havnene at indberette detaljerede oplysninger om samtlige anløb.

Søfartsstyrelsen skønner, at indførelse af obligatorisk havnestatskontrol vil kræve yderligere 2 årsværk.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

-
Forslaget vil få økonomiske konsekvenser for havnene, såfremt de pålægges at indberette detaljerede oplysninger om samtlige anløb.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt.