

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	8. december 2000

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 15. december 2000 – dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 20.-21. december 2000 – vedlægges Erhvervsministeriets aktuelle notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

**Rådsmøde (Transport) den 20.-21.
december 2000**

7. december 2000

EM0328

1. Maritim sikkerhed "ERIKA I pakken" [*](#)

1 a: 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. [*](#)

1 b: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikationsselskabsdirektivet"). KOM (2000)142. [*](#)

1 c: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. KOM(2000) 142. *

2. Maritim sikkerhed "ERIKA II pakken" *

2 a: Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport *

KOM(2000)142 ("ERIKA II pakken"). *

2 b: Udkast til Rådets konklusioner om sikkerhed inden for søtransport *

3. Ændret forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af passagerfartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne KOM(2000) 437. *

4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe KOM(2000) 179. *

1. Maritim sikkerhed "ERIKA I pakken"

1 a: 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.

Revideret notat

Resumé

Forslaget indebærer en stramning af det gældende direktiv om havnestatskontrol. Forslaget indeholder bestemmelser om obligatorisk kontrol af skibe og anløbsforbud under særlige omstændigheder. Forslaget vil i givet fald også indebære en forøget indsamling og udveksling af information. Siden rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000 har Europa-Parlamentet afsluttet sin første læsning og har i den anledning foreslået visse ændringer. Der forventes vedtaget fælles holdning på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000. 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 havnestatskontrol, dvs. kontrol af udenlandske skibe. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Forslaget er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis ved Bretagne i december 1999. Forliset var årsag til en omfattende olieforurening.

Som forslaget nu ser ud efter forhandlingerne, skal havnestatskontrol gøres obligatorisk i to tilfælde. Det ene tilfælde er, når skibenes såkaldte målfaktor er større end 50. Denne målfaktor afhænger bl.a. af skibets alder, flag og klasse samt resultatet af tidligere havnestatskontroller. Det andet tilfælde er, når skibene tilhører en særlig risikogruppe, har en målfaktor større end 12, og det er mere end et år siden, de sidst har været underkastet udvidet inspektion i en EU havn. Det accepteres dog, at op til 5 % af de relevante skibe af praktiske årsager alligevel ikke inspiceres.

I følge forslaget skal skibe, som tilhører den nævnte risikogruppe, uanset alder nægtes adgang til EU havne, såfremt de er registreret i en flagstat, hvis skibe bliver tilbageholdt oftere end gennemsnittet, og såfremt de for tredje gang i løbet af to år bliver tilbageholdt på grund af manglende opfyldelse af relevante internationale konventioner.

Med henblik på effektiv overvågning af direktivets gennemførelse pålægges medlemsstaterne at indberette oplysninger om hvert havneanløb.

Kommissionen foreslår en udvidelse af de dele af direktivet, som den nedsatte embedsmandskomité vil kunne ændre. Komitéen vil dog ikke kunne foretage ændringer, der indebærer en udvidelse af direktivets anvendelsesområde.

Siden rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000 har Europa-Parlamentet afsluttet sin første læsning. Europa-Parlamentet foreslår blandt andet, at alle skibe, der er registreret i en flagstat, hvis skibe bliver tilbageholdt oftere end gennemsnittet, samt alle skibe, der ikke er udstyret med en "black box", nægtes adgang til samtlige EU havne, også selv om de aldrig har været tilbageholdt.

Det forventes, at fælles holdning kan vedtages på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000.

Det bemærkes, at spørgsmålet om maritim sikkerhed er sat på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde den 7.-10. december 2000 i Nice.

1. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen har ikke i direktivforslaget forholdt sig særskilt til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

1. 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.

1. Høring

Forslaget har været forelagt EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Udvalget har udtrykt generel tilfredshed med forslagets sigte om en mere effektiv og differentieret indsats mod substandard skibe.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og SID finder, at muligheden for at nægte skibe adgang til EU havne bør udvides til også at omfatte skibe, der er yngre end 15 år, hvis de har været tilbageholdt gentagne gange. Danmarks Rederiforening har også sat spørgsmålstejn ved, om det er rimeligt at begrænse muligheden for anløbsforbud til særlige skibstyper. SID har udtrykt tilfredshed med, at kun skibe, der sejler under sortlistede flag, nægtes adgang.

Danmarks Rederiforening har desuden påpeget, at det er vigtigt, at havnestatskontrol holdes på et niveau, der er foreneligt med inspektørernes kompetence, og mener, at kun klassifikationselskaberne har viden til at kontrollere skibenes skrog.

1. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at kræve ændring i den eksisterende lovgivning, idet der mangler tydelig hjemmel til at pålægge havnene at indberette dato og IMO nummer for samtlige anløb og til at give anløbsforbud.

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

1. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget om indberetningspligt vil medføre visse øgede udgifter for havnene.

2. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg og den 29. september til orientering. Grundnotat er fremsendt den 23. maj 2000 og notater er fremsendt den 14. juni 2000 og den 21. september 2000.

1 b: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikations-selskabsdirektivet"). KOM(2000)142.

Revideret notat

Resumé

Forslaget indebærer en stramning af det gældende direktiv om klassifikations-selskaber.

Ifølge forslaget afgør Kommissionen efter en grundig vurdering, om et selskab kan anerkendes til at udføre syn og udstede certifikater på medlemsstaternes vegne. De organisatoriske og kvalitetsmæssige krav, der stilles til selskaberne, er strammet. Endvidere påtager Kommissionen sig at overvåge selskaberne sideløbende med medlemsstaterne, og endelig er der i forslaget lagt op til en harmonisering af klassifikations-selskabernes økonomske ansvar.

Forslaget kræver ikke lovændring. Der er på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000 opnået politisk enighed om forslaget, og det forventes, at der kan opnås fælles holdning på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 24. marts 2000 et forslag til ændring af direktiv 94/57/EF om klassifikations-selskaber. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens 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 franske kyster i december 1999. Kommissionen har efter forliset ønsket at højne kvaliteten af den synsvirksomhed, som klassifikations-selskaberne udfører på medlemsstaternes vegne.

Ifølge forslaget skal såvel anerkendelse af nye klassifikations-selskaber som suspension eller tilbagekaldelse af en anerkendelse besluttes af Kommissionen på grundlag af en komité-procedure og efter en grundig vurdering af selskabet. Det er altså ikke længere medlemsstaten, der alene træffer afgørelse om, hvorvidt et klassifikations-selskab skal anerkendes.

For så vidt angår kontrollen med klassifikations-selskaberne foreslås, at selskaberne regelmæssigt vurderes af Kommissionen. Dette skal ske som supplement til medlemsstatens nuværende kontrol af selskaberne.

De generelle krav til klassifikations-selskabernes organisation foreslås strammet, ved at de tidligere anbefalede kriterier for anerkendelse fremover bliver obligatoriske. Der foreslås en yderligere stramning af kravene til selskabernes kvalitetssikring samt indførelse af bestemmelser om, at syn og certificering skal foregå i henhold til internationalt vedtagne retningslinier.

Det foreslås endvidere, at krav om åbenhed øges, således at vigtige informationer om skibene videregives parterne imellem. Specielt er det vigtigt, at klassifikations-selskaberne indbyrdes informeres om alle forhold af betydning, når et skib ønsker at skifte selskab. Denne åbenhed skal blandt andet sikre, at et skib ikke skifter klasse for at undslippe stillede krav.

Harmonisering af klassifikations-selskabernes økonomiske ansvar i forbindelse med udførelse af opgaver på vegne af flagstaten er et nyt og væsentligt element i forslaget. Der er både tale om harmonisering af ansvarsgrundlag og erstatningsbeløb. Kommissionen foreslår, at der i direktivet fastsættes et erstatningsbeløb, som selskaberne maksimalt kan drages til ansvar for. For forsæt og grov uagtsomhed foreslås ubegrænset ansvar for klassifikations-selskaberne.

På baggrund af forhandlingerne i Rådets arbejdsgruppe har formandskabet som alternativ foreslået et mindstebeløb for klassifikations-selskabernes maksimale ansvar. Dette giver det enkelte medlemsland mulighed for individuelt at fastsætte en større ansvarsgrænse.

Europa-Parlamentet har ved deres behandling af direktivforslaget støttet sig til Kommissionens oprindelige forslag om økonomisk ansvar og understreget, at ansvarsgrænser skal være ens for alle medlemsstater.

Det bemærkes, at spørgsmålet om maritim sikkerhed er sat på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde den 7.-10. december 2000 i Nice.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen skønner, at anerkendelse og kontrol af klassifikationsselskaber kan udføres mest effektivt gennem en harmoniseret og central styring. Forslaget anses derfor for at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

Reglerne for anerkendelse af klassifikationsselskaberne findes i Teknisk forskrift nr. 1 af 27 februar 1998 om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion af skibe. Forskriften er udstedt af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov nr. 900 af 16. december 1998 om sikkerhed til søs m.v.

4. Høring

Forslaget har været til høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Specialarbejderforbundet i Danmark udtrykker generel mistillid til klassifikationsselskaberne og finder, at tilsynet med skibe bør foretages af nationale myndigheder.

Erhvervenes Transportudvalg finder, at ERIKA ulykken har vist et behov for at sikre klassifikationsselskabernes kvalitet, og de er derfor positive over for forslaget.

Rederiforeningen af 1895 støtter forslaget. De har udtrykt ønske om en mere ensartet synspraksis i klassifikationsselskaberne, hvilket vil kunne opnås gennem større kontrol med selskaberne.

Danmarks Rederiforening har udtrykt tillid til de klassifikationsselskaber, der er anerkendt i Danmark. De mener derfor ikke, der er behov for yderligere kontrol af disse selskaber, men finder det dog relevant at se på den dokumentation, der er tilknyttet ERIKA-sagen.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg. Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000 samt et notat den 13. juni 2000.

1 c: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrog- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. KOM(2000) 142.

Revideret notat

Resumé

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for indfasning af dobbeltskrogede, der anses for miljømæssigt mere sikre i tilfælde af kollision eller grundstødning. Forslaget indeholder for det første en stramning af de aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe i Konventionen om forebyggelse af havforurening (MARPOL) samt en udfasningsordning også for mindre tankskibe. For det andet indeholder forslaget en ordning, hvorefter dobbeltskrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i forbindelse med havne- og lodsafgifter. Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000 med henblik på opnåelse af fælles holdning.

1. Baggrund og indhold

I december 1999 forliste det 24-årige maltesiske tankskib ERIKA ud for Frankrig. Forliset, der angiveligt skyldtes en svaghed i selve skibets struktur, forårsagede en alvorlig olieforurening, som har haft betydelig politisk bevågenhed. Den 21. marts 2000 fremlagde Kommissionen på denne baggrund en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Meddelelsen indeholdt blandt andet forslaget til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens artikel 251.

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for indfasning af dobbeltskrogede, der anses for mere sikre i tilfælde af kollision eller grundstødning. Teknisk set bygger forslaget på standarderne i MARPOL, der er vedtaget af FNs Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Forslaget indeholder en stramning i forhold til MARPOLs aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe og en udvidelse af udfasningsordningen til at gælde også mindre tankskibe. Sigtet hermed er at bringe reglerne for tankskibe, der besejler EU-havne eller sejler under EU-medlemslandenes flag, på linie med den amerikanske olieforureningslovgivning (OPA90).

Analyser af de økonomiske og forsyningsmæssige konsekvenser af forslaget til forordning har imidlertid påvist, at forslaget i uændret form ville medføre markante kapacitetsproblemer på tankskibs- og oliemarkedet. For at afhjælpe disse konsekvenser blev der på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000 opnået enighed om en mere realistisk kompromistekst (det såkaldte "Common Approach").

Kompromisteksten dannede grundlag for en fælles EU tilgang i forhandlingerne i IMO. IMO godkendte blandt andet på dette grundlag i oktober de nødvendige ændringer i MARPOL konventionen, og den endelige vedtagelse forventes at ske på miljøkomitéens fremskyndede møde i april 2001.

Europa-Parlamentet har stillet ændringsforslag, som på visse punkter adskiller sig fra "Common Approach" og det i IMO opnåede resultat, herunder den nedre tonnage grænse for tankskibenes udfasning. Endvidere ønsker Europa-Parlamentet ikke forslagets del om økonomiske incitamenter fremmet.

Det bemærkes, at spørgsmålet om maritim sikkerhed er sat på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde den 7.-10. december 2000 i Nice.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen mener, at nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt. Dette begrundes med, at samme sikkerhedsstandard bør være gældende for alle olietankskibe, der anløber europæiske havne. Risikoen for konkurrenceforvridning mellem havnene vil derfor blive mindsket.

3. Gældende dansk ret

Reglerne om tankskibes design og konstruktion med henblik på at beskytte havet mod forurening i tilfælde af kollision eller grundstødning findes i Søfartsstyrelsens Meddelelser B, kapitel 13, regel 13F og 13G. Forskriften er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs og lov om beskyttelse af havmiljøet. Reglerne implementerer MARPOL konventionen.

4. Høring

Kommissionens forslag har været til høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Rederiforeningen af 1895 har generelt tilkendegivet, at drøftelserne om dobbeltskrogede tankskibe bør foregå i IMO, og at udgangspunktet må være de internationalt vedtagne standarder.

Specialarbejderforbundet i Danmark støtter et regionalt initiativ, der så senere kan følges op af IMO.

Danmarks Rederiforening har tilkendegivet åbenhed over for at drøfte en fremrykkelse af de aldersgrænser, der i MARPOL er indført for eksisterende tankskibe. Man finder det endvidere nærliggende at drøfte en udfasningsordning for tankskibe, der på grund af deres (mindre) størrelse, ikke er omfattet af MARPOL. Af hensyn til skibsfartens internationale karakter mener Rederiforeningen dog, at det er en forudsætning, at disse drøftelser finder sted i IMO.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da den danske tankskibsflåde i langt overvejende grad består af dobbeltskrogede tankskibe, vil en gennemførelse af forslaget kun have relativt begrænsede økonomiske konsekvenser for rederierne. Omvendt kunne der forventes en øget indtjeningsmulighed for den moderne dobbeltskrogede danske tankskibsflåde, idet efterspørgslen – alt andet lige – må antages at stige, og investeringerne allerede er foretaget.

Danske værfter er i øjeblikket ikke beskæftiget med bygning af tankskibe. En gennemførelse af forslaget vil dog kunne have en positiv, afledt effekt på danske værfter. Dette skyldes, at værfternes overkapacitet på verdensplan vil mindskes som følge af det forventede ordreprogram for dobbeltskrogede tankskibe.

Det skønnes ikke muligt at kvantificere de samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg samt den 29. september 2000 til orientering.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000, og notater er fremsendt den 14. juni og den 21. september 2000.

2. Maritim sikkerhed "ERIKA II pakken"

2 a: Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport

KOM(2000)142 ("ERIKA II pakken").

Revideret notat

Resumé

Meddelelsen – som Kommissionen fremlagde i marts 2000 – er udarbejdet på baggrund af tankskibet ERIKAs forlis i december 1999. Forliset forårsagede en alvorlig olieforurening ud for Bretagne.

Udover tre konkrete forslag, der udgør den såkaldte fase I, indeholder meddelelsen en fase II, som først for ganske nylig er blevet konkretiseret i tre yderligere tiltag om stramning af et eksisterende direktiv vedrørende meldepligt samt oprettelsen af en olieerstatningsfond og et agentur for maritim sikkerhed. Denne del af Kommissionens meddelelse har været genstand for en orienterende drøftelse på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000.

De konkrete direktiv/forordningsforslag forventes at foreligge kort tid forud for rådsmødet. Folketingets Europaudvalg vil herefter modtage orientering om indholdet af Kommissionens nye forslag.

1. Baggrund og indhold

Efter ulykken med tankskibet ERIKA i december 1999 og den deraf følgende alvorlige olieforurening på den franske kyst fremlagde Kommissionen i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Foruden tre konkrete forslag, der kan få umiddelbar virkning, om ændring af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, ændring af direktiv 94/57/EF om klassifikationsselskaber og et forslag til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe ("ERIKA I pakken"), indeholder meddelelsen en serie mere komplicerede, langsigtede foranstaltninger ("ERIKA II pakken" eller fase II).

Denne del af Kommissionens meddelelse har været genstand for en foreløbig orienterende drøftelse på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000.

Kommissionen vil fremlægge følgende:

1. et direktiv om øget overvågning m.v. af skibsfarten, hvorved direktiv 93/75/EØF om meldepligt for skibe, der transporterer farligt gods til eller fra EU havne, samtidig ophæves,
2. en forordning om oprettelse af en særlig EU-olieerstatningsfond, der skal supplere den internationale olieforureningsfond og
3. en forordning om oprettelse af et europæisk agentur for sikkerhed til søs.

På rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000 forventes det, at Kommissionen præsenterer forslagene med henblik på en orienterende drøftelse.

Det bemærkes, at spørgsmålet om maritim sikkerhed er sat på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde den 7.-10. december 2000 i Nice.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Med hensyn til meddelelsen af marts 2000 mener Kommissionen, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er opfyldt, idet hensigten med meddelelsen er at højne tankskibssikkerheden i europæiske farvande.

For så vidt angår de kommende tiltag er Kommissionens vurdering af forholdet til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet endnu ikke kendt.

3. Gældende dansk ret

Regler på de ovenfor anførte områder findes i lov om sikkerhed til søs, søloven og lov om beskyttelse af havmiljøet samt i diverse tekniske forskrifter, udstedt i medfør af disse love.

4. Høring

Meddelelsen har været til høring i EF-Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Høringssvarene har koncentreret sig om de forslag til retsakter, der var konkret udmøntet i meddelelsen. Der har derfor kun været få reaktioner på meddelelsens fase II. Der vil dog blive foretaget en fornyet høring, når de konkrete forslag foreligger.

SiD finder det utilstrækkeligt, at meddelelsen kun forholder sig til tankskibe. Risikoen for de søfarende er ens, uanset skibstype. SiD tilslutter sig, at Kommissionen tager regionale initiativer, så længe det sker som et fornuftig supplement til eksisterende regler. SiD anfører samtidig, at Kommissionen bør åbne for ændringer i statsstøttereigningslinjerne fra 1997, således at finansiering og rentemoratorium kan etableres med henblik på en fornuftig fornyelse af flåden. Endelig peger SiD på, at meddelelsen mangler en opgradering af sociale, bemandings- og uddannelsesmæssige forhold, der i moderne skibe er et væsentligt sikkerhedselement.

Danmarks Rederiforening og Erhvervenes Transportudvalg finder, at spørgsmålet om erstatning i forbindelse med olieskader bør reguleres internationalt i IMO-regi.

Danmarks Rederiforening er imod oprettelsen af et europæisk agentur for maritim sikkerhed, fordi det vil underminere de enkelte søfartsadministrationers autoritet, kompetence og mulighed for at agere i en international snarere end i en regional sammenhæng.

Danmarks Rederiforening finder ligeledes, at det først bør undersøges, om en eventuel udbygning af det eksisterende trafikovervågnings- og meldesystem vil medføre større sikkerhed. I givet fald må systemet være i overensstemmelse med FN's havretskonvention (UNCLOS), gælde for skibe under alle flag, godkendes i IMO, tage højde for MARPOL, undgå dobbeltreportering og fungere ved indførslen.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

De enkelte forslag i meddelelsens fase II er endnu ikke kendt, og det kan derfor ikke på nuværende tidspunkt vurderes, hvorvidt disse indebærer lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 24. marts 2000 til orientering.

Meddelelsens fase II har særskilt været forelagt udvalget den 29. september 2000 til orientering. Udvalget har modtaget notat om meddelelsen den 16. marts 2000 og notat om fase II den 21. september 2000.

2 b: Udkast til Rådets konklusioner om sikkerhed inden for søtransport

Nyt notat

Resumé

Som opfølgning på Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport har det franske formandskab fremlagt et forslag til rådskonklusioner, som ønskes vedtaget på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000. Konklusionerne vedrører støtte til en række tiltag i EU og i regi af FN's internationale søfartsorganisation (IMO) til forbedring af sikkerheden og erstatning til ofre for havforure

1. Baggrund og indhold

Efter ulykken med tankskibet ERIKA i december 1999 fremlagde Kommissionen i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Foruden en politisk tilkendegivelse om fremtidige tiltag indeholdt meddelelsen konkrete forslag om ændring af direktiv 95/21/EC om havnestatskontrol, ændring af direktiv 94/57/EC om klassifikationsselskaber og et forslag til forordning om fremskyndet indfasning af dobbelt-skrogede tankskibe. De tre forslag omtales som den s&a ringkaldte ERIKA I pakke.

Som opfølgning på meddelelsen har formandskabet for kort tid siden fremlagt et forslag til rådskonklusioner, som forventes vedtaget på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december 2000.

Forslaget berører en række emner på søsikkerhedsområdet. Medlemsstaterne opfordres bl.a. til at støtte arbejdet i IMO, herunder arbejdet med en fremskyndet indfasning af dobbelt-skrogede tankskibe i IMO i april 2001. Herudover ønskes en hurtigere implementering af de to forslag om klassifikationsselskaber og skærpet havnestatskontrol med tankskibe, som EU er ved at færdiggøre (ERIKAI pakken).

Herudover nævner konklusionerne de nye tiltag i den såkaldte ERIKA II pakke, som Kommissionen forventes at fremlægge i løbet af kort tid. Det drejer sig om oprettelsen af en EU olieforureningsfond, forslag om øget overvågning m.v. af skibsfarten og forslag om oprettelse af et agentur for maritim sikkerhed.

Konklusionerne indeholder også en opfordring til ratificering af den såkaldte HNS konvention (konventionen om erstatning ved transport af farlige og forurenende stoffer til søs) og Globalbegrænsningskonventionen (konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav), og berører også det arbejde, der nu pågår i IMO regi om ændring af olieerstatningskonventionerne.

Endelig opfordres Kommissionen til at udarbejde en rapport, der beskriver, i hvilket omfang medlemslandene har implementeret og håndhæver den sociale lovgivning på søfartsområdet, ligesom medlemsstaterne opfordres til snarest muligt at ratificere visse ILO konventioner.

Det bemærkes, at spørgsmålet om maritim sikkerhed er sat på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde den 7.-10. december 2000 i Nice.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Da der alene er tale om rådskonklusioner, er der ikke foretaget en vurdering af forslagens forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

Da der ikke er tale om bindende forskrifter, skønnes forslaget ikke at berøre dansk lovgivning.

4. Høring

Forslaget er først modtaget på et meget sent tidspunkt, og er derfor først den 6. december 2000 sendt til EF-Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke i sig selv at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

3. Ændret forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af passagerfartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne KOM(2000) 437.

Revideret notat

Resumé

Kommissionen har den 13. juli 2000 fremsendt et ændret direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af passagerfartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne, som opfølgning på Europa-Parlamentets bemærkninger. Direktivforslaget er første gang blevet drøftet på et arbejdsgruppemøde i begyndelsen af december. Forslaget er sat på dagsordenen på rådsmødet (Transport) den 20.-21. december med henblik på en statusrapport.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen udsendte den 29. april 1998 en meddelelse, der blandt andet indeholdt et direktivforslag, som regulerer bemandingsforhold om bord på skibe i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne (KOM(1998) 251).

Direktivforslaget indfører krav til bemanning ved fast passagersejls og kombineret passager/fragtsejls mellem medlemsstaterne. Forslaget omfatter såvel EU-flagede som tredjelandes skibe. Forslaget indebærer derfor indgreb i tredjelandes skibe og et indgreb i flagstatens kompetence. Forslaget retter sig kun mod tredjelandes søfarende, mens EU-søfarendes forhold ikke reguleres.

Tredjelandes søfarende på tredjelandes skibe skal omfattes af værtslandets (EU-havnestatens) regulering af:

- maksimal arbejdstid og minimal hviletid,
- minimalt antal betalte fridage pr. år,
- mindsteløn, herunder overtidsbetaling,
- sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen,
- beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til arbejds- og ansættelsesvilkår for gravide kvinder, der lige har født, samt for børn og for unge,
- ligebehandling af mænd og kvinder samt andre bestemmelser vedrørende ikke-forskelsbehandling, og
- hjemsendelsesforanstaltninger for sømænd og betaling af løn og sociale bidrag i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

Tredjelandes søfarende ansat på EU-skibe skal sidestilles med personer, der har bopæl i flagstaten, og skal omfattes af flagstatens regler på de anførte områder.

Disse krav gælder, uanset om de følger af lov eller overenskomst, som det er tilfældet i Danmark. Kommissionen henviste i den oprindelige meddelelse til udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71/EF), der regulerer ansættelsesforholdene på land. Direktivforslaget er ikke helt identisk med udstationeringsdirektivet, der i øvrigt undtager søfart fra anvendelsesområdet. Som eksempel kan nævnes, at overenskomsterne efter direktivforslaget skal anvendes på tredjelandes besætningsmedlemmer på

danske skibe og på tredjelandes skibe, ligesom én bestemt overenskomst skal lægges til grund. En sådan udvidelse af anvendelsesområdet for overenskomster blev ikke accepteret i udstationeringsdirektivet.

Europa-Parlamentet afgav den 24. februar 1999 en betænkning med visse ændringsforslag. Kommissionen har i et vist omfang taget højde for Europa-Parlamentets ændringsforslag og indarbejdet dem i det nu foreliggende ændrede forslag til direktiv. Det drejer sig først og fremmest om en ændring af anvendelsesområdet. Direktivforslaget svarer i hovedindholdet til det tidligere forslag, idet Kommissionen dog på eget initiativ har indarbejdet yderligere ændringer, herunder blandt andet en forpligtelse for medlemsstaterne til at kontrollere, at de anførte løn- og ansættelsesforhold overholdes ombord på skibene. Herudover ønsker Kommissionen fortsat, at medlemslandene sanktionerer overtrædelse af bestemmelserne.

Der er tale om et minimumsdirektiv, hvor der kan aftales en bedre beskyttelse af arbejdstageren.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke givet oplysninger om nærheds- og proportionalitetsprincippet i relation til direktivforslaget.

3. Gældende dansk ret

Der eksisterer en række love, der regulerer forholdene i direktivforslaget, f.eks. lov om dansk internationalt skibsregister, sømandsloven, lov om skibes sikkerhed mv., lov om lønmodtagernes garantifond, lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselsorlov, lov om lige løn til mænd og kvinder samt i forskrifter udstedt i medfør af disse love.

4. Høring

Forslaget har været sendt i høring den 26. juli 2000. Der er kun indkommet få høringssvar.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe er modstandere af det ændrede direktivforslag. Det ændrede direktivforslag løser ikke rederiforeningernes problemer med forslaget. Rederiforeningerne finder, at forslaget er i strid med en liberal skibsfartspolitik, og at der er risiko for modreaktioner fra tredjelande. Endvidere peger rederiforeningerne på, at direktivforslaget vil medføre betydelige kommercielle problemer for en række rederier.

Restaurationsbranchens Forbund og Specialarbejderforbundet i Danmark støtter det ændrede direktivforslag. Herudover har andre arbejdstagerorganisationer tidligere udtalt deres støtte til forslaget.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil kræve ændringer i bl.a. lov om skibes sikkerhed mv., lov om lønmodtagernes garantifond, sømandsloven samt i forskrifter udstedt i medfør af disse love. Herudover kan direktivforslaget indebære øgede sociale udgifter til tredjelandes søfarende for det offentlige i Danmark.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivforslaget vil medføre merudgifter for de rederier, der anvender arbejdskraft fra tredjelande, der ikke er omfattet af danske overenskomster. Endvidere vil direktivforslaget medføre øgede udgifter for det offentlige for at opfylde forpligtelsen til at kontrollere, at direktivforslagets bestemmelser overholdes. Konsekvenserne på det skibsfartspolitiske område vil afhænge af omverdenens mulige reaktioner.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 12. juni 1998 til orientering og den 27. november 1998 med henblik på forhandlingsoplæg. Notater er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 8. juni og den 23. november 1998.

4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe KOM(2000) 179.

Nyt notat

Resumé

Der er i de seneste årtier sket en række forlis af skibe, der transporterer faste produkter i løs form (bulkskibe), eksempelvis kul, hvorved et betydeligt antal søfolk har mistet livet. Kommissionen har derfor fremsat et direktivforslag, der skal forbedre sikkerheden for bulkskibe. Hensigten med forslaget er at forebygge strukturelle skader på bulkskibe i forbindelse med selve laste- og losseoperationen.

Forslaget tager udgangspunkt i den af FN's internationale søfartsorganisation (IMO) i 1997 udarbejdede anbefaling for sikker lastning og losning af bulkskibe. Forslaget stiller krav om, at bulkskibe og de terminaler, som de anløber, skal anvende internationalt anerkendte procedurer for laste- og losseoperationen, samarbejde og kommunikation.

Efter forslaget vil bulkskibe, som anløber danske havne og de landterminaler, der betjener disse skibe, være forpligtet til at anvende principperne i IMO's anbefaling for sikker lastning og losning af bulkskibe.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 22. maj 2000 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe.

Forslaget er udarbejdet med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens artikel 251. Der er tale om et totalharmoniseringsdirektiv.

Forslaget har til formål at forbedre sikkerheden for bulkskibe, der anløber terminaler i EU med henblik på lastning og losning af fast bulklast. Forslaget tager sigte på at mindske risikoen for overbelastning og fysisk beskadigelse af skibenes konstruktion under håndteringen af ladningen. Forslaget indebærer harmoniseret anvendelse i EU-landene af de relevante bestemmelser i den anbefaling for sikker lastning og losning af bulkskibe, som blev vedtaget af FN's internationale søfartsorganisation (IMO) i december 1997 (den såkaldte BLU-kode).

Herudover stilles der ifølge forslaget krav om etablering af et kvalitetsstyringssystem for landterminalen. Kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at terminalens ledelse og drift planlægges og udføres på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Systemet svarer til IMO's sikkerhedsstyringssystem, som har været gældende for bulkskibe siden den 1. juli 1998 (den såkaldte ISM-kode).

Det oprindelige forslag indeholder samtidig regler om pligtsmæssig indsendelse af laste- og losseplaner til administrative myndigheder, men pligten er ikke længere indeholdt i det gennemarbejdede direktivforslag.

Endelig foreslås det, at der foretages overvågning af de indførte procedurer samt efterfølgende rapportering herom.

Det Økonomiske- og Sociale Udvalg har den 5. oktober 2000 udtalt sig positivt om forslaget. Udvalget har samtidig fremsat forskellige kommentarer, som i stort omfang er reflekteret i det gennemarbejdede direktivudkast.

Direktivforslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 20.-21. december med henblik på at opnå politisk enighed om forslaget.

1. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt. Dette begrundes med, at der bør sikres det samme sikkerhedsniveau ved lastning og losning af bulkskibe i alle europæiske havne. Kommissionen anfører endvidere, at risikoen for forvridning af konkurrencen mellem terminaler som følge af afvigende procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe mindskes.

2. Gældende dansk ret

Dele af de bestemmelser, som direktivforslaget søger at gennemføre, er allerede efter de danske regler på området obligatoriske for bulkskibe, jf. herved IMO's Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen

(SOLAS). Disse bestemmelser er med hjemmel i lov nr. 900 af 16. december 1998 om sikkerhed til søs gennemført for danske bulkskibe i administrative tekniske forskrifter, senest med Søfartsstyrelsen iske forskrift B af 7. maj 1999.

Der findes ikke regler om faste procedurer for landterminalers udførelse af laste- og losseoperationer. Med hjemmel i lov nr. 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne m.v. har Trafikministeriet dog udstedt bekendtgørelse nr. 355 af 12. maj 1997 om standardreglement for overholdelse af orden i danske havne, som indeholder visse bestemmelser om lastning og losning.

3. Høring

Kommissionens forslag har været til skriftlig høring hos Sammenslutningen af danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Statshavnsadministrationen i Frederikshavn, Statshavnsadministrationen i Esbjerg samt medlemmerne af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

Kommissionens forslag er generelt blevet modtaget positivt.

Danmarks Rederiforening har med henblik på at undgå unødigt bureaukrati henstillet, at den i forslaget indeholdte pligt til at indsende laste- og losseplaner til de administrative myndigheder bør udgå af forslaget.

Sammenslutningen af danske Havne har ikke fundet det nødvendigt, at der etableres kvalitetsstyringssystemer i landterminalerne, idet man finder, at en sanktionering ved manglende anvendelse af sikkerhedsforskrifterne er tilstrækkelig.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Implementeringen af forslaget kan for så vidt angår bulkskibe gennemføres som en administrativ teknisk forskrift udstedt af Søfartsstyrelsen.

Det er nødvendigt at foretage en ændring af lov nr. 900 af 16. december 1998 om sikkerhed til søs med henblik på at skabe hjemmel til at gennemføre direktivforslaget overfor de danske landterminaler. Implementeringen kan herefter for landterminalernes vedkommende gennemføres som en administrativ teknisk forskrift udstedt af Søfartsstyrelsen.

Certificeringen af landterminalerne kan uddelegeres til de anerkendte klassifikationsselskaber og vurderes således ikke at få umiddelbare statsfinansielle konsekvenser.

Det vurderes, at den øgede synsaktivitet vil kræve yderligere 1 årsværk i Søfartsstyrelsen.

Herudover skønnes forslaget ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der forventes ikke at være forøgede omkostninger forbundet med bulkskibes anvendelse af direktivforslagets bestemmelser, da disse allerede anvendes i betydeligt omfang på grundlag af internationale bestemmelser.

For de landterminaler, der berøres af direktivforslaget, vil det medføre omkostninger til indførelse, certificering og opretholdelse af et sikkerhedsstyringssystem. I henhold til oplysninger fra Sammenslutningen af Danske havne vil op til 30 danske landterminaler blive berørt af forslaget. Omkostningerne vil for den enkelte terminal i et vist omfang være afhængig af størrelse og virke, idet de overordnede rammer dog vil være ens for alle de berørte landterminaler. Et af de større klassifikationsselskaber har oplyst, at en virksomhed, som indfører et kvalitetsstyringssystem, almindeligvis skal regne med at anvende op til et halvt årsværk på opgaven, samt at det certificerende organ skal anvende ressourcer svarende til 2 fuldtidsbeskæftigede i en uge. I den forbindelse skal det bemærkes, at forslaget ikke stiller krav om certificering af samtlige aktiviteter ved landterminalen, men alene de områder, der er direkte involveret i håndteringen af bulkskibet.

De omtalte udgifter må dog ses i nøje sammenhæng med den økonomiske og sikkerhedsmæssige gevinst, der følger af direktivforslagets overordnede målsætning om forebyggelse af skader på bulkskibe i forbindelse med laste- og losseoperationer.

6. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 24. juli 2000.

