

## **GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

27. februar 2006

/TOL

### **Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol<sup>1</sup> - KOM(2005) 588 final af 23. november 2005.**

#### **Resumé**

*Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe ved at forstærke og målrette havnestatskontrollen i fællesskabet. Det nuværende system for havnestatskontrol foreslås ændret således, at man i højere grad fokuserer indsatsen mod "risikoskibe", mens kontrollen af kvalitetsskibsfarten lempes.*

*Den intensiverede havnestatskontrol forventes at højne standarden for de skibe, som besejler havnene i Fællesskabet, hvilket på sigt ventes at have en positiv søsikkerheds- og miljømæssig virkning.*

*Forslaget tager udgangspunkt i det gældende direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol med senere ændringer.*

*Forslaget skønnes at kræve lovændring. Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet indførelsen af det skærpede havnestatskontrollsystem forventes at kræve tilførsel af yderligere 3 årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til 1,5 mio. kr. samt udgifter til etablering og drift af en fælles database, som det ikke er muligt at opføre endnu. Forslaget vurderes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet, men det vurderes, at det vil medføre visse omkostninger for havnene, hvilket vil blive søgt afklaret i forbindelse med høringen.*

#### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen fremlagde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke bestående af 7 konkrete direktivforslag. I modsætning til de to tidligere søsikkerhedspakker (ERIKA I og ERIKA II) er denne 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er imidlertid fortsat en målrettet forebyggelse af ulykker til søs samt at sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på sådanne ulykker.

---

<sup>1</sup> Havnestatskontrol: Medlemsstatens kontrol af fremmedflagede skibe i sine havne med henblik på - på stikprøvebasis - at kontrollere hvorvidt disse overholder de internationale konventioner mv. for skibes sikkerhed, foreningsforebyggelse samt besætningernes leve- og arbejdsvilkår om bord.

Kommissionens forslag til nyt direktiv om havnestatskontrol er den 25. januar 2006 fremsendt til Rådet i dansk sprogversion.

Forslaget er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget er blandt andet fremsat på baggrund af de rådskonklusioner, som blev vedtaget under det danske formandskab i december 2002, hvorefter Kommissionen blandt andet blev anmodet om at fremsætte forslag om tiltag til en forstærket havnestatskontrol.

Forslaget indebærer en regelforenkling, idet det nugældende direktiv med senere ændringsdirektiver er omarbejdet og samlet i en enkelt direktivtekst.

Direktivforslaget lægger tillige op til indførelse af skærpede krav til havnestatskontrollen ved såvel ændringer af eksisterende bestemmelser som indførelse af en række nye elementer.

Forslaget tilsigter at ændre på kriterierne for udvælgelse og kontrol af skibe med henblik på at:

- Alle skibe i international fart vil blive kontrolleret ved anløb af havne i Fællesskabet.
- Skibene kontrolleres periodisk, idet den intensiveres for ”risikoskibe”, mens der indføres længere intervaller mellem kontrol af ”gode” skibe.
- Kontrolbyrden fordeles forholdsmæssigt mellem medlemsstaterne.

De væsentligste nye elementer er:

- Skibenes meldepligt præciseres, og havnemyndighederne pålægges at indrapportere de skibe, som ikke har opfyldt deres meldepligt.
- Lodsers indberetningspligt<sup>2</sup> udvides, så den også omfatter skibe der passerer fællesskabets territorialfarvande uden at anløbe en havn (skibe i transit).

---

<sup>2</sup> Lodsere, som under deres almindelige arbejde opdager fejl og mangler, som kan udgøre en risiko for skibets sikkerhed eller havmiljøet, har pligt til at indrapportere dette til havnestatskontrolmyndigheden.

- Det præciseres, at havnestatsmyndigheden skal prioritere kontrol af skibe, der ikke følger IMO's anbefaling om at tage lods ved sejladsgennem indsejlingerne til Østersøen.
- Muligheden for at udstede adgangsforbud til EU havne udvides, idet Kommissionen blandt andet lægger op til at forbyde anløb i en efterfølgende tidsperiode, uanset om de konstaterede forhold er bragt i orden.
- Det præciseres, at der skal ske stikprøvekontrol af besætningens arbejds- og levevilkår.
- Rederier med dårlige præstationer offentliggøres på en "sortliste".
- Kravene til havnestatsinspektørernes kompetencer skærpes og harmoniseres.
- Medlemslandene forpligtes til at sikre, at havnestatskontrol kan gennemføres uanset tid og sted.

Detaljerne i det nye system afventer en endelig bearbejdning i det regionale Paris-MOU<sup>3</sup> havnestatssamarbejde. Det er hensigten, at de herefter indarbejdes i direktivet gennem komité-procedure.

Sagen forventes sat på dagsordenen med henblik på politisk enighed på Rådsmødet (transport) i juni 2006.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentets behandling af sagen, jf. traktatens artikel 251, er endnu ikke indledt.

## **3. Nærhedsprincippet**

Forslaget er en omarbejdning og styrkelse af allerede eksisterende direktiver.

Kommissionen anfører, at målene for den planlagte retsakt ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

- Havnestatskontrol har principielt til formål at sikre skibsfartens sikkerhedsniveau i en geografisk region gennem havnestaternes harmoniserede kontrol af skibene.
- Med en regional handlingsplan og en koordineret indsats er der større mulighed for at reducere omkostningerne og optimere indsatsen til en effektiv kontrol af skibene. En mindre streng gennemførelse af havnestatskontrollen i en medlemsstat vil forøge

---

<sup>3</sup> Paris Memorandum of Understanding: Aftale om fælles ordning om havnestatskontrol indgået mellem 20 europæiske lande (herunder Rusland), samt Island og Canada.

sikkerhedsrisikoen og risikoen for, at der opstår bekvemmelighedshavne, som vil skabe uacceptable konkurrenceforvridninger i Fællesskabet.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at forslaget er en styrkelse af det gældende direktiv, og at fællesskabsindsatsen garanterer en harmonisering af kontrolprocedurer, bl.a. med hensyn til inspektørernes kvalifikationer, informationsudveksling og opfølgning medlemsstaterne imellem.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, da tiltag til en styrket og mere effektiv havnestatskontrol bedst vil kunne gennemføres på fællesskabsniveau.

#### **4. Gældende dansk ret**

Reglerne for gennemførelse af havnestatskontrol på udenlandske skibe findes i:

- Bekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 af lov om sikkerhed til søs med senere ændringer.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 7 af 26. august 1999 om anvendelse af lov om sikkerhed til søs på udenlandske skibe.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 7 af 15. juli 2004 om havnestatskontrol af skibsfart, som implementerer Direktiv 95/21/EF med senere ændringsdirektiver.

#### **5. Høring**

Kommissionens forslag blev i december 2005 sendt til høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. Der var tale om en indledende samlet høring over hele den 3. søsikkerhedspakke på baggrund af de engelske versioner af forslagene.

I den indledende høring har Danmarks Rederiforening udtrykt opbakning til et nyt kontrolsystem, som i højere grad fokuseres mod ”risikoskibe”, samtidig med at kvalitetsskibsfarten tilgodeses. Danmarks Rederiforening har i sit høringssvar henvist til sin europæiske brancheorganisation<sup>4</sup>, som udtrykker bekymring over for de skærpede bestemmelser om adgangsforbud samt offentliggørelsen af en ”sortliste” over rederier, som ofte får deres skibe tilbageholdt, idet foreningen i begge tilfælde finder kriterierne for stramme. Endelig opfordres der til, at Paris MOU samarbejdet tillægges større vægt af hensyn til de medlemmer, som ikke er en del af EU, herunder især Canada og Rusland.

---

<sup>4</sup> European Community Shipowners' Associations.

Der vil blive en fornyet høring i Specialudvalget på baggrund af den danske sprogversion. Der vil blive fremsendt et supplerende notat til Europaudvalget, når denne høring er afsluttet.

## **6. Andre landes holdninger**

Der har været afholdt en række indledende møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe. Der har foreløbigt været tale om indledende afklarende drøftelser.

På baggrund af de indledende tilkendegivelser skønnes forslaget - samlet set - at blive positivt modtaget. De kommende forhandlinger forventes at fokusere på de dele af forslaget, der omhandler fordelingen af arbejdsbyrden i det nye inspektionssystem, og de skærpede regler om adgangsforbud.

Med hensyn til det nye kontrolsystem forventes der tilslutning til, at hovedelementerne, som allerede har været diskuteret i Paris MOU samarbejdet, medtages i direktivet på nuværende tidspunkt, mens de tekniske og praktiske elementer først gennemføres på et senere tidspunkt.

Forslagene om udvidelse af lodsers indberetningspligt samt prioritering af skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger, har under de indledende drøftelser mødt modstand fra flere medlemsstaters side.

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Regeringen er overvejende positiv over for Kommissionens forslag. Herunder støtter regeringen forslaget om indførelse af et nyt kontrolsystem, der i højere grad fokuserer på "risikoskibe" og tilgodeser kvalitetsskibsfarten. Regeringen vil dog arbejde for, at der skabes en større fleksibilitet i det nye kontrolsystem, blandt andet for at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af medlemsstaternes fælles ressourcer.

Regeringen ser med forståelse på forslagene om adgangsforbud og sortlistning af rederier, men tager dog forbehold over for visse detaljer i disse forslag. Endvidere er regeringen noget forbeholden over for den udstrakte mulighed for at ændre direktivet gennem komité-proceduren.

Regeringen har med tilfredshed noteret Kommissionens forslag om udvidelsen af lodsers indberetningspligt samt forslaget om, at skibe, som ikke har fulgt IMO's anbefalinger om brug af lods ved sejlads gennem indsejlerne til Østersøen, får førsteprioritet for udvælgelse til inspektion.

## **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget forventes at kræve en ændring af lov om sikkerhed til søs, der præciserer, at der kan udstedes anløbsforbud, der gælder i en efterfølgende tidsperiode, uanset om de konstaterede forhold er bragt i orden.

Det skønnes, at forslaget vil kræve tilførsel af yderligere 3 skibsinspektør årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til 1,5 mio. kr. Det er en følge af

forpligtelserne i det nye kontrolsystem, hvor fokus flyttes mod ”risikoskibe”, som forudsætter mere omfattende kontroller. Endvidere vil kontroller med faste intervaller medføre flere obligatoriske kontroller uden for normal arbejdstid, og det vil være nødvendigt at etablere en egentlig vagtordning for at leve op til direktivets krav. Det større antal obligatoriske kontroller vil tillige gøre det vanskeligt at bevare den nuværende fleksibilitet, hvor havnestatsinspektører også udfører andre opgaver. Endelig forventes forslagetets øvrige tiltag, eksempelvis de skærpede krav til skibsinspektørernes uddannelse og træning, at betyde et forøget ressourceforbrug.

Indførelsen af det ændrede kontrolsystem forudsætter etablering af en fælles database i regi af Paris MOU. Der foreligger endnu ikke oplysninger om etablering af databasen og de omkostninger, som de enkelte medlemslande skal udrede i forbindelse hermed via de nationale budgetter.

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Den intensiverede havnestatskontrol forventes at højne standarden for de skibe, som besejler havnene i Fællesskabet, hvilket på sigt ventes at have en positiv søsikkerheds- og miljømæssig virkning.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Forslaget om, at havnenes rapporteringspligt udvides til også at omfatte de skibe, som ikke har meldt deres ankomst, forventes at medføre visse økonomiske konsekvenser for havnene, hvilket forventes konkretiseret i forbindelse med høringen på baggrund af den danske udgave af direktivforslaget.

Forslaget om, at alle skibe får meldepligt, ventes ikke at få nævneværdige administrative konsekvenser for rederierne, da der vil være tale om oplysninger, som i forvejen skal meldes som følge af anden fællesskabslovgivning<sup>5</sup>.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

---

<sup>5</sup> Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (Overvågningsdirektivet) m.v.