



**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

23. maj 2007

**Samlet aktuelt notat vedr. rådsmøde (transport, telekommunikation
og energi - søtransportdelen) den 6.-8. juni 2007**

5a. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet – KOM(2005) 589 af 23. november 2005	2
5b. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol - KOM(2005) 588 af 23. november 2005.	10
5c. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje – KOM(2005) 592 af 23. november 2005	18
5d. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF – KOM(2005)590 af 23. november 2005	26
5e. Oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center)	34
6. Kommissionens forslag til ophævelse af Rådets forordning nr. 954/79 om medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer – KOM(2006) 869.	37

5a. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet – KOM(2005) 589 af 23. november 2005

Notatet er revideret i forhold til *sammenotat* fremsendt den **16. maj 2006**. Ændringerne er fremhævet.

Resumé

Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe blandt andet gennem en forstærket overvågning af skibstrafikken ved hjælp af et fælles informationsudvekslingssystem og en præcisering af procedurer for nødområder. Endelig skal indførelse af automatisk identifikationssystem (AIS) om bord på fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover reducere risikoen for ulykker og heraf følgende tab af menneskeliv.

Forslaget skønnes ikke i sin nuværende form at kræve lovændring. Forslaget skønnes at have mindre statsfinansielle konsekvenser. Forslaget vurderes at kunne have en positiv miljømæssig virkning. Forslaget skønnes endvidere ikke at indeholde nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet, men skønnes at ville indebære økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 9,4 mio. kr. samt en mindre årlig ekstraomkostning i forbindelse med syn af fiskeskibe.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9. juni 2006 opnåedes bred enighed om en generel indstilling.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på fælles holdning.

1. Baggrund og indhold

Forslaget, som er en del af Kommissionens 3. søsikkerhedspakke, er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2 og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Baggrunden for Kommissionens forslag er, at udviklingen inden for identifikation af skibe, overvågningssystemer og satellitteknologi taler for en ændring og udvidelse af overvågningsdirektivet, der har været gældende siden 2004. Formålet er at sikre, at overvågningen af skibstrafikken er organiseret og koordineret på tværs af landegrænser for at forbedre det forebyggende arbejde med søsikkerhed.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9. juni 2006 opnåedes bred enighed om en generel indstilling. Det væsentligste indhold af rådets kompromistekst er herefter:

Forslaget indeholder en forpligtelse til, at elektronisk dataudveksling om farlig og forurenende last mellem medlemslandene efter det gældende direktiv, fremover skal ske ved anvendelse af SafeSeaNet. SafeSeaNet er udviklet af Kommissionen sammen med medlemsstaterne og ledes af Det Europæiske Søsikkerhedsagentur (EMSA).

Medlemslandene skal udarbejde beredskabsplaner for at imødegå en eventuel risiko fra et skib med behov for assistance. Planerne skal danne baggrund for en vurdering af, om skibe skal tillades adgang til et nødområde. Planerne skal være i overensstemmelse med anbefalinger fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO).

Efter forslaget skal fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover, der sejler til og fra EU havne, have såkaldt AIS udstyr om bord (Automatic Information System). AIS giver skibene gensidige oplysninger om hinanden med henblik på at formindske antallet af kollisioner mellem fiskeskibe og handelsskibe. For eksisterende fiskeskibe med en længde fra 15 til 18 meter lægger kompromisteksten op til en overgangsperiode til at installere AIS på 5 år fra direktivets ikrafttræden. Overgangsperioden foreslås at blive 4 år for eksisterende fiskeskibe med en længde fra 18 til 24 meter, og 3 år for eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover.

Medlemslandene forpligtes til at sikre, at der findes en istjeneste, der kan oplyse skibe om isforhold, anbefalede ruter i forbindelse hermed og isbrydningsaktiviteter i deres område. Medlemsstaterne vil endvidere få mulighed for at stille krav til skibe om styrke og maskineffekt, når skibet skal have tilladelse til at anløbe eller afgå fra en havn eller en red i en medlemsstat. Sådanne krav må dog ikke forringe skibets retsstilling i forhold til gældende internationale regler.

Det foreslås endvidere, at afskibere skal aflevere en deklaration om farligt eller forurenende gods til skibets fører. Deklarationen skal indeholde oplysninger om ladningen og oplyse numre på kontaktpersoner, der ligger inde med yderligere informationer, som kan anvendes i ulykkestilfælde.

Der er i henhold til det gældende direktiv 2002/59/EF en forpligtelse til at indberette skibe, som anses for at udgøre en særlig risiko. Det foreslås, at skibe, der ikke opfylder forsikringskrav eller krav om garantistillelse i henhold til gældende EU-ret eller anden international lovgivning, eller skibe, som er blevet indrapporteret af lodser eller havnemyndigheder for at have mangler, der kan influere på skibenes sikre navigation, skal tilhøre denne kategori af skibe.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet for søtransport den 6.-8. juni 2007 med henblik på fælles holdning.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet afgav udtalelse om forslaget den 25. april 2007, jf. traktatens artikel 251. Europa-Parlamentet har i sin udtalelse navnlig lagt vægt på følgende elementer:

- *De kompetente myndigheders uafhængighed.*
- *Inkludering af langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT) i direktivets anvendelsesområde, herunder oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center).*
- *Fiskeskibe under 24 meter medtages ikke under kravet om installation af AIS udstyr.*
- *Krav om, at AIS udstyr for de skibe, hvorpå det er installeret, ikke må afbrydes.*

3. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum er Kommissionen af den opfattelse, at målene for den planlagte retsakt ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

- Initiativet vil kræve tæt samarbejde gennem udveksling af information mellem medlemsstaterne, særligt for så vidt angår skibes last og styring af nødområder.
- Utilstrækkelig koordination af informationer om skibe vil øge risikoen for ulykker og forurening.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at forslaget komplementerer allerede eksisterende foranstaltninger i Fællesskabet, og at det dermed er med til at sikre, at medlemsstaterne indfører initiativerne på en ensartet måde.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. Skibsfarten er i vid udstrækning international og en sikring af en effektiv overvågning af skibsfarten og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne i forbindelse hermed vil med fordel kunne foretages på fællesskabsniveau.

4. Gældende dansk ret

Der findes følgende dansk regulering på området:

- Lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 om sikkerhed til søs.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 3 af 27. januar 2004 om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift E af 1. januar 2003, kapitel X.
- Lovbekendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005 om beskyttelse af havmiljøet.
- Bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.
- Lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988 om Statens Is-tjeneste.

- Bekendtgørelse nr. 452 af 17. december 1965 om isbrydningstjenesten.
- Søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004.

5. Høring

Kommissionens forslag har været i høring i Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

Danmarks Rederiforening (DR) har bemærket, at det bør indgå i overvejelserne, hvorvidt det er økonomisk og praktisk muligt at kræve, at alle fiskeskibe over 15 meter udstyres med AIS i forhold til det, man derved kan opnå. Desuden udtrykker man bekymring for, at AIS systemet i et tilfælde med stor koncentration af fiskeskibe og eksempelvis tankskibe kan medføre, at sidstnævnte skibe ikke bliver opmærksomme på hinanden på grund af manglende overblik over det større antal skibe, der vises på skærmen.

DR bemærker i forhold til de tidligere påpegede problemer, der kan opstå, når et stort antal skibe i et område er udstyret med AIS udstyr, at der kan være en sikkerhedsmæssig gevinst ved at udruste fiskeskibe med AIS eventuelt af en særlig type (fx med begrænsninger i udsendt information), og at drøftelserne om dette bør foregå i IMO.

DR anfører, at Danmark i stedet for at være skeptisk over for, at skibe skal stille en finansiell garanti eller give oplysning om skibets forsikringsforhold, skal være imod forslaget.

Maskinmestrenes Forening finder ikke, at direktivforslaget får konsekvenser for deres medlemmer i et omfang, der giver anledning til bemærkninger.

Søfartens Ledere (SL) finder, at krav om finansiell garantistillelse vil kunne medføre, at skibe undlader at søge et nødområde. SL anfører yderligere, at der i dansk farvand er meget kort afstand mellem sejlruterne og de definerede nødområder, hvilket i mange situationer vil medføre behov for hurtige beslutninger. Dette taler for ikke at stille krav om finansiell garantistillelse, når man søger mod et nødområde.

SL bemærker desuden, at AIS systemet vil hjælpe til, at man over VHF'en kan kontakte et fiskeskib direkte med navns nævnelse. Derudover giver en kombination af AIS og et elektronisk søkortsystem mulighed for identifikation af fiskeskibe, som af en eller anden grund ikke slår tydeligt på radaren på grund af sø-, vejrforhold, dårlig radarrefleksion mv. SL kan derfor anbefale AIS i fiskeskibe med en længde på 15 m eller derover.

Danmarks Fiskeriforening (DF) kan ikke uden videre anbefale, at alle fiskefartøjer på 15 meter og derover pålægges at installere AIS i perioden fra 1. januar 2008 til 1. januar 2010. DF finder det ikke givet, at installation af AIS på så mange fartøjer styrker søsikkerheden. Man er bekymret for, at

AIS systemet i situationer med stor koncentration af fiskefartøjer og eksempelvis tankskibe kan medføre, at sidstnævnte skibe ikke bliver opmærksomme på hinanden.

DF finder derfor, at det nøje må overvejes, om den økonomiske byrde man planlægger at pålægge fiskefartøjer ved at stille krav om at indføre AIS, står mål med de forbedringer i søsikkerheden, man ønsker at opnå.

Det fremhæves desuden, at mange fiskefartøjer fisker i områder uden nævneværdig trafik, hvorfor det ikke findes rimeligt, at disse fartøjer pålægges en omkostning i størrelsesorden på kr. 20.000. DF anbefaler derfor, at det undersøges nærmere, om det virkelig er nødvendigt, at alle fiskefartøjer på over 15 meter udstyres med AIS, og om 15 meter er den bedste grænse for indførelse af AIS.

DF foreslår, at installationen gøres frivillig og anbefaler - for at skabe et positivt incitament til, at udstyret installeres - at Danmark arbejder for, at der kan ydes en økonomisk støtte til installation af AIS eksempelvis gennem den kommende Europæiske Fiskeri Fond. Der vil her kunne gives støtte til at installere AIS for fiskefartøjer med en støttesats på mellem 30 og 50 %.

Danmarks Skibsmæglerforening (DS) har bortset fra en teknisk bemærkning omkring isbrydningsaktiviteter ikke særlige kommentarer til forslag til ændring af overvågningsdirektivet.

6. Andre landes holdninger

Der har været afholdt en række møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe. Forslaget er samlet set blevet positivt modtaget. Forhandlingerne har været fokuseret på nødområder, skibes pligt til at stille finansiell garanti i forbindelse hermed og indførelse af AIS om bord på fiskeskibe.

Forslaget om AIS om bord på fiskeskibe støttes af et flertal af lande, mens kun enkelte lande har været imod. Der er dog en del lande, der har taget forbehold i forbindelse med finansiering og tidsperioden for indførelsen af AIS. Formandskabets kompromisforslag, der indeholder en længere overgangsperiode, er blevet positivt modtaget af en række medlemsstater.

Krav om finansiell garanti før et skib modtages i et nødområde er blevet afvist af et flertal af lande, hvorfor dette forslag er udgået af forslaget.

Herudover er det væsentligste udestående i forhandlingerne krav til grad af uafhængighed for den myndighed, som træffer beslutning om henvisning af skibe til et nødområde.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9. juni 2006 opnåedes enighed om en generel indstilling. Kompromisforslaget nedtonede generelt bestemmelserne om, at skibe skal stille en finansiell garanti for at få adgang til nødområder, ligesom der for så vidt angår kravene om AIS for eksisterende fiskeskibe mellem 15 og 24 meter blev

fastsat et lempeligt indfasningsregime. Endvidere præciseredes forslaget om istjenester på en sådan måde, at bestemmelsen følger det grundlæggende princip om, at skibsføreren alene har den endelige beslutningsret vedrørende et skibs sikre sejlads. Herudover lagde Rådet vægt på tilnærmelse mellem IMO's anbefalinger vedrørende nødområder og forslagets tekst. Endelig udgik forslaget om offentliggørelse af nødområder.

Europa-Parlamentets holdning har været drøftet på et en række møder og det generelle billede synes at være, at delegationerne i det væsentlige ønsker den linie, der blev opnået enighed om med rådets generelle indstilling, fastholdt.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan støtte direktivforslaget, herunder forslaget om skærpelse af afskiberens forpligtigelser til at oplyse om farligt eller forurenende gods, udvikling af informationsudvekslingssystemet SafeSeaNet og udarbejdelse af planer for nødområderne. Danmark støtter principielt forslaget om istjenester, men vil arbejde for en præcisering af, at det er skibsføreren, der er ansvarlig for skibets sikre sejlads.

Ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt støtter Danmark anvendelsen af AIS om bord på fiskeskibe som foreslået af Kommissionen, men på baggrund af en afvejning af fiskeriets forhold, vil Danmark arbejde for, at der sker en lempelse af kravene om AIS for eksisterende fiskeskibe mellem 15 og 24 meter.

Danmark kan som udgangspunkt støtte forslaget om en udvidelse af den liste over skibe, som anses for at udgøre en særlig risiko, til også at omfatte skibe uden forsikringer eller finansiel sikkerhed og skibe med alvorlige mangler. Man er dog ikke indstillet på ad bagvejen at give accept til det nye direktivforslag i søsikkerhedspakken om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed, som forventes at møde modstand på grund af blandt andet uoverensstemmelser med den internationale folkeret og allerede indgåede internationale forpligtelser. Den danske linie støttes af størsteparten af EU's søfartsnationer.

Danmark har tiltrådt rådets generelle indstilling, da den langt overvejende tilgodeser ovennævnte forhold. Danmark vil dog i de videre forhandlinger ikke stille sig afvisende overfor Europa-Parlamentets ønsker om et højere længdekrav for fiskeskibe, som skal have installeret AIS om bord.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget forventes ikke i sin nuværende form at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Der er allerede iværksat initiativer med henblik på at integrere eksisterende nationale informationssystemer med SafeSeaNet, således at der kan ske dataudveksling mellem disse. De nationale initiativer er projekteret som en del af aftalen om forsvaret for 2005 - 2009. En videreudvikling af SafeSeaNet

forventes dog at gøre integrationen af informationsudvekslingssystemerne dyrere end forventet i forbindelse med det gældende overvågningsdirektiv. Der vil derfor kunne blive tale om eventuelle mindre statsfinansielle meromkostninger.

Endvidere skønnes et øget antal indberetninger af skibe og deres sejlads i forbindelse med overvågning af skibstrafikken at medføre en merbelastning af myndighederne på cirka et halvt årsværk svarende til 250.000 kr.

Kravene til medlemsstaterne om at stille oplysninger til rådighed for skibe om isforhold, anbefalede ruter og isbrydningsaktiviteter vurderes opfyldt ved den eksisterende ordning under Statens Istjeneste. Denne del af forslaget forventes derfor ikke at have nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen har anført, at forslaget vil få positive økonomiske og miljømæssige virkninger på grund af den mindskede risiko for ulykker og forurening. Danmark kan støtte denne vurdering, idet et forbedret beredskab over for risikoskibe og skibe med behov for assistance skønnes at kunne mindske risikoen for forurening. Endelig skønnes krav om AIS på visse fiskeskibe at kunne mindske risikoen for kollisioner.

Forslaget vil medføre merudgifter for fiskeskibe med en længde mellem 15 og 45 meter. Omkostninger til AIS skønnes at være i størrelsesordenen 20.000 kr. for det enkelte fiskeskib. Der skønnes at være ca. 470 danske fiskeskibe, som omfattes af de nye krav. Erhvervet bliver dermed samlet pålagt en udgift på ca. 9.400.000 kr. Syn af AIS om bord på fiskeskibe vil blive en del af de normale syn på sådanne skibe. Denne form for syn er brugerbetalte, og den samlede ekstraomkostning per år anslås samlet set at udgøre cirka 40.000 kr.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslagets krav om øgede indberetninger medfører begrænsede administrative byrder for erhvervslivet. Der er tale om, at afskiberen som noget nyt skal videregende oplysninger til skibet angående olielaster¹ ved hjælp af et sikkerhedsdatablad, som allerede i dag bliver udarbejdet i forbindelse med sådanne laster, og oplyse om numre til brug for nødopkald. Det anslås, at videreformidling af oplysninger om olielaster og nye oplysninger om numre vil betyde samlede administrative omkostninger for erhvervslivet i Danmark på i størrelsesordenen 40.000 kr. på årsbasis.

Kontrol af installation af AIS om bord på fiskeskibe vil ske i forbindelse med almindelig synspraksis og vil derfor ikke medføre nye administrative omkostninger.

¹ Nærmere bestemt stoffer, som fremgår af bilag I til Marpol-konventionen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9. juni 2006.

5b. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol² - KOM(2005) 588 af 23. november 2005.

Notatet er revideret i forhold til *sammenotat* fremsendt den **22. november 2006**. Ændringerne er fremhævet.

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 skønnes at kræve lovændring. Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet indførelsen af det skærpede havnestatskontrollsystem forventes at medføre en administrativ merbelastning i Søfartsstyrelsen på 3 årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til 2,1 mio. kr. samt udgifter til etablering og drift af en fælles database, hvorom der ikke foreligger et budget endnu. Forslaget vurderes at have administrative og økonomiske konsekvenser for havnene i størrelsesordenen 9 mio. kr. årligt.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 opnåedes bred enighed³ om en generel indstilling baseret på et kompromisforslag udarbejdet af formandskabet. Kompromisforslaget forventes at reducere de statsfinansielle omkostninger samtidig med, at de økonomiske og administrative konsekvenser for havnene stort set elimineres.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på fælles holdning.

1. Baggrund og indhold

Forslaget, som er en del af Kommissionens 3. søsikkerhedspakke, er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel

² 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, forureningsforebyggelse samt besætningernes leve- og arbejdsvilkår om bord.

³ En enkelt delegation var dog imod, men har siden i Rådets arbejdsgruppe tilkendegivet at kunne støtte den generelle indstilling.

251. Kommissionens forslag er fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 25. januar 2006.

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 og ankerpladser⁴ 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 indberetningspligt⁵ udvides, så den også omfatter skibe der passerer fællesskabets territorialfarvande uden at anløbe en havn (skibe i transit).
- Det præciseres, at havnestatsmyndigheden skal prioritere kontrol af skibe, der ikke følger IMO’s anbefaling om at tage lods ved sejlad gennem 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.

⁴ Ankerpladser under havnenes jurisdiktion.

⁵ 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.

- Klager vedrørende besætningens arbejds- og levevilkår skal undersøges, idet klagerens identitet ikke må offentliggøres.
- Rederier med dårlige præstationer offentliggøres på en ”sortliste”.
- Kravene til havnestatsinspektørernes kompetencer skærpes og harmoniseres.
- Medlemsstaterne 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-MOU⁶ havnestatssamarbejde. Det er hensigten, at de herefter indarbejdes i direktivet gennem komité-procedure.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 nåedes en generel indstilling baseret på et kompromisforslag udarbejdet af formandskabet. De væsentligste ændringer i forhold til Kommissionens forslag er:

- *Medlemsstaterne gives en vis fleksibilitet i forhold til kravet om obligatorisk kontrol af skibe, hvis kontrolinterval er udløbet.*
- *Skibe skal kunne kontrolleres som følge af ikke at have fulgt IMO's anbefaling om at tage lods ved sejlads gennem indsejlingerne til Østersøen.*

Endvidere er en række forhold justeret, herunder krav vedrørende skibenes meldepligt og havnenes rapporteringsforpligtelser.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på fælles holdning.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har, jf. traktatens artikel 251, afgivet udtalelse om sagen den 25. april 2007. Europa-Parlamentet er grundlæggende positivt stemt overfor Kommissionens forslag, idet forslaget anses at opfylde hovedformålene, nemlig en intensiveret kontrol samt en forenkling af havnestatskontrollsystemet. Europa-Parlamentet ønsker dog på en række punkter et mere vidtgående forslag. Det drejer sig især om kontrol af skibe på ankerpladser samt en mere stringent gennemførelse af princippet om obligatorisk kontrol af skibe, hvis kontrolinterval er udløbet. Europa-Parlamentet ønsker tillige en mere præcis definition af den nye inspektionsdatabase, som i praksis vil udgøre fundamentet for det nye kontrolsystem.

Europa-Parlamentet er enig med rådet med hensyn til konsekvenserne for skibe, der ikke følger IMO's anbefaling om at tage lods ved sejlads gennem indsejlingerne til Østersøen.

⁶ Paris Memorandum of Understanding: Aftale om fælles ordning om havnestatskontrol indgået mellem 20 europæiske lande (herunder Rusland), samt Island og Canada.

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 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 har været i høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål og andre myndigheder og interessenter.

Danmarks Rederiforening har udtrykt opbakning til et nyt kontrolsystem, som i højere grad fokuseres mod ”risikoskibe”, samtidig med at kvalitets-skibsfarten tilgodeses. Endvidere har Danmarks Rederiforening henvist til sin europæiske brancheorganisation⁷, som udtrykker bekymring over for de

⁷ European Community Shipowners' Associations.

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.

Danske Havne gør opmærksom på, at den øgede rapporteringsforpligtelse med hensyn til skibe, der ikke har opfyldt sin meldepligt, forventes at medføre et årligt merarbejde af størrelsesordenen 9.000 timer på landsplan svarende til en udgift i størrelsesordenen 3 mio. kr. Yderligere forventer Danske Havne, at de nye forpligtelser vil medføre udgifter af størrelsesordenen 6 mio. kr. til anskaffelse og ibrugtagning af udstyr til brug for rapporteringen. Danske Havne ser gerne, at rapporteringen harmoniseres med andre myndighedsrapporteringer, således, at man kan anvende ens formater og undgå dobbeltrapporteringer. Danske havne forventer, at et sådant initiativ kan medvirke til at begrænse udgifterne ved de nye krav.

Danske Havne har yderligere en række bemærkninger til specifikke dele af direktivforslagets tekst. Blandt andet påpeges, at det kan være vanskeligt for havnene overhovedet at vurdere, om skibene har overholdt deres anmeldepligt i henhold til relevante EU bestemmelser, ligesom det påpeges, at havnene ikke nødvendigvis har et døgnberedskab, der vil kunne foretage indberetninger udenfor normal arbejdstid. *Danske Havne oplyser derimod, at kompromisforslaget, som det fremgår af rådets generelle indstilling, ikke forventes at medføre nævneværdige ekstraudgifter for havnene.*

6. Andre landes holdninger

Overordnet er Kommissionens forslag blevet positivt modtaget af medlemslandene.

Med den generelle indstilling, som i december 2006 blev vedtaget af rådet, er der bred tilslutning til, at direktivforslaget skal rumme det nye kontrolsystem, som er under færdiggørelse i Paris MoU. Princippet for det nye system er vedtaget, men fastsættelsen af visse underliggende parametre af væsentlig betydning for den praktiske implementering er endnu ikke vedtaget endeligt i Paris MoU. Det drejer sig blandt andet om medlemsstaternes fleksibilitet i forhold til kravet om at sikre kontrol af alle skibe, hvis kontrolinterval er udløbet, uanset hvor og hvornår de anløber havn.

Forslaget om udvidelse af lodsers indberetningspligt har med mindre justeringer opnået den fornødne accept. Forslaget om topprioritering af skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger har derimod konsekvent mødt betydelig modstand fra en række medlemsstaters side. Kun enkelte lande ud over Danmark har støttet Kommissionens forslag. Der er dog opnået udbredt tilslutning til et kompromisforslag, som medfører, at medlemsstaterne får mulighed for at inspicere sådanne skibe, uanset om

de kort forinden har været underlagt havnestatskontrol i EU, og dermed normalt vil være "fredet".

Med hensyn til de skærpede regler om adgangsforbud, uanset forholdene måtte være bragt i orden, udtrykte flere lande betænkelighed ved forslaget overensstemmelse med folkeretten. Rådets juridiske tjeneste har imidlertid fundet, at forslaget, som justeret ved rådets generelle indstilling utvivlsomt overholder international ret.

Der har været udbredt forståelse for det danske synspunkt om, at havnene ikke behøver at foretage indberetninger uden for normal arbejdstid.

Endelig er der med rådets generelle indstilling opnået accept af en ordning, der indfører en sortliste for rederier med dårlige præstationer i havnestatskontrollerne, som baseres på objektive kriterier, der stiller rederierne ens.

Europa-Parlamentets holdning har været drøftet på en række møder i rådets transportarbejdsgruppe. Alle delegationer synes enige om at den linie, der blev opnået enighed om med rådets generelle indstilling, bør fastholdes.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark er overvejende positiv over for Kommissionens forslag. Det gælder blandt andet forslaget om indførelse af et nyt kontrolsystem, der i højere grad fokuserer på risikoskibe og tilgodeser kvalitetsskibsfarten. Fra dansk side arbejdes der imidlertid fortsat på at sikre større fleksibilitet i det nye kontrolsystem med henblik på at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af medlemsstaternes fælles ressourcer.

Principielt støtter Danmark offentliggørelse på baggrund af objektive kriterier af navnene på rederier, som ikke driver deres skibe på en søsikkerheds- og miljømæssigt forsvarlig måde. Forslaget om adgangsforbud for bestemte skibe, uanset om de er bragt i overensstemmelse med internationale krav, kan accepteres, i det omfang dette bringes i overensstemmelse med Danmarks øvrige internationale forpligtelser.

Danmark vil arbejde for, at alene forslag, der følger af Paris Mou vedtægter eller som er tekniske ændringer til bilagene i direktivet, kan gennemføres ved komitologi-procedure.

Da forslaget om udvidelse af lodsers indberetningspligt samt at skibe, som ikke har fulgt IMO's anbefalinger om brug af lods ved sejlads gennem indsejlingerne til Østersøen, får førsteprioritet for udvælgelse til kontrol er blevet mødt af betydelig modstand, vil Danmark arbejde for et kompromis, der fastholder en konsekvens i havnestatskontrollsystemet af ikke at følge lodsanbefalingerne. Fra dansk side finder man, at den milde-

re formulering i det skitserede kompromisforslag, der åbner mulighed for en kontrol, lever op til målene.

Endelig arbejder Danmark for at få afklaret og reduceret kravene til havnenes rapporteringsforpligtelser i forbindelse med forslaget.

Danmark har tiltrådt rådets generelle indstilling, da den langt overvejende tilgodeser ovennævnte forhold.

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 medføre en administrativ merbelastning i størrelsesordenen 3 skibsinspektør årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til 2,1 mio. kr. årligt. Det er en følge af forpligtelserne i det nye kontrolsystem, hvor fokus flyttes mod ”risikoskibe”, som forudsætter mere omfattende kontroller. Endvidere vil kontrol 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 forslagets 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. Vilklårene for udvikling og etablering af databasen er ikke fastlagt på nuværende tidspunkt, ***men EMSA⁸ har officielt tilkendegivet, at man vil stå for udvikling og finansiering.*** Der foreligger således ikke et budget over de udgifter, som de enkelte medlemsstater eventuelt skal udrede i forbindelse hermed via de nationale budgetter, men et foreløbigt overslag fra Paris MoU indikerer en udgift af størrelsesordenen 150.000 kr. for hvert land, som deltager i Paris MoU samarbejdet.

Eventuelle administrative merudgifter vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme.

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.

⁸ European Maritime Safety Agency: Kommissionens søsikkerhedsagentur

I forbindelse med udvidelsen af havnenes rapporteringspligt må påregnes engangsudgifter til anskaffelse og ibrugtagning af nye systemer til gennemførelse af rapporteringen. Danske Havne anslår, at udgifterne på landsplan vil være af størrelsesordenen 6 mio. kr. ***Kompromisforslaget som vedtaget i Rådets generelle indstilling forventes ikke at medføre nævneværdige konsekvenser.***

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

En udvidelse af havnenes rapporteringspligt til også at omfatte de skibe, som ikke har opfyldt deres meldepligt, vil medføre administrative byrder for havnene, idet man for hvert anløbende skib skal kontrollere, om meldepligten er overholdt. Danske Havne har oplyst, at man forventer en samlet årlig meromkostning af størrelsesordenen 3 mio. kr. som følge heraf.

Forslaget om, at alle skibe får meldepligt, ventes ikke at få nævneværdige administrative konsekvenser for rederierne, da dette i forvejen følger af anden fællesskabslovgivning⁹.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006.

⁹ Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (Overvågningsdirektivet) m.v.

5c. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje – KOM(2005) 592 af 23. november 2005

Notatet er revideret i forhold til *sammenotat* fremsendt den **22. november 2006**. Ændringerne er fremhævet.

Resumé

Forslagets primære sigte er at gennemføre Athen-konventionen af 2002 om befording af passagerer og deres bagage til søs som EU forordning. Hovedelementerne i konventionen er en forhøjelse af ansvarsgrænserne for personskade og indførelse af objektivt ansvar for transportøren¹⁰ for skader, der opstår i forbindelse med skibets drift samt en pligt for rederen til at forsikre sig mod dette ansvar. Med dette sikres passagerer bedre mulighed for fuld erstatning i tilfælde af ulykker om bord på passagerskibe.

Forslaget vil kræve lovændring. Forslaget forventes ikke at indebære nævneværdige statsfinansielle konsekvenser. Forslaget vil pålægge rederne øgede omkostninger til forsikring, der dog ikke kan opgøres på nuværende tidspunkt, ligesom der forventes en mindre forøgelse af redernes administrative byrder i forbindelse med indhentning af de nye forsikringscertifikater og pligten til at give oplysninger om rettigheder til passagererne.

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på en fremskridtsrapport.

1. Baggrund og indhold

Forslaget, som er en del af Kommissionens 3. søsikkerhedspakke, er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 71, stk. 1, og 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251. Forslaget er fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 24. februar 2006.

Athen-konventionen af 2002

Forslagets primære sigte er at gennemføre FN's internationale søfartsorganisations (IMO) konvention om passagerskadeansvar, Athenkonventionen af 2002 om befording af passagerer og deres bagage til søs, som EU forordning.

Hovedelementerne i Athen-konventionen af 2002 er en forhøjelse af ansvarsgrænserne for personskade til 400.000 SDR¹¹ og indførelse af objek-

¹⁰ Normalt den, der udfører transporten.

¹¹ SDR: Special Drawing Rights, særlige trækingsrettigheder, svarer til ca. 9 kr. (kurs 901,47 den 28. februar 2006).

tivt ansvar for transportøren for skader, der opstår i forbindelse med skibets drift på op til 250.000 SDR, samt en pligt for transportøren til at forsikre sig mod dette ansvar.

Ansvarsgrundlag og bevisbyrde

For personskader indtrådt som følge af en ”skibsfartshændelse” pålægges transportøren efter forslaget objektivet ansvar – dvs. et ansvar, som indtræder, uanset om der er noget at bebrejde transportøren - for skader indtil 250.000 SDR. For den del af en personskade, der måtte overstige dette beløb, samt for skader på håndbagage er ansvaret baseret på såkaldt culpa med omvendt bevisbyrde, dvs. at transportørens ansvar indtræder, medmindre denne kan godtgøre ikke at være skyld i hændelsen. Skibsfartshændelser omfatter situationer, hvor skibet synker, kæntrer, kolliderer eller strander, samt eksplosion eller brand om bord eller defekt ved skibet.

For personskade og skade på håndbagage, der ikke opstår i forbindelse med skibets drift, skal skadelidte fortsat bevise skyld på transportørens side, dvs. culpa med ligefrem bevisbyrde.

Tvungen forsikring

Der indføres en pligt for rederen til at have forsikring for ansvaret i henhold til protokollen på op til 250.000 SDR per passager. Forsikringen skal dække alle ombordværende, også i den situation, hvor der medtages flere passagerer end skibet efter sit certifikat er berettiget til at transportere. Forsikringspligten svarer til det system, der eksisterer i andre søretskonventioner om civilretligt ansvar, herunder olieansvarskonventionen af 1992, HNS konventionen af 1996 og Bunkerskonventionen af 2001.

I lighed med hvad der gælder for de nævnte søretskonventioner, skal erstatningskrav i medfør af konventionen kunne rettes direkte mod forsikrerens. Formålet er at sikre en hurtigere og mere smidig håndtering af erstatningskravet.

Et passagerskib, dvs. et skib, der er berettiget til at medtage mere end 12 passagerer, forpligtes endvidere til at medbringe et certifikat som bevis for, at behørig forsikring er tegnet. Dette skal udstedes af en myndighed, men opgaven kan delegeres til andre.

Ansvarsgrænse

Et væsentligt element i forslaget er at fastsætte en høj ansvarsgrænse for personskade. Denne grænse foreslås fastsat til 400.000 SDR per passager, svarende til den nye konvention. Ansvarsgrænserne for tingskade forhøjes også. Endvidere lægges der op til, at medlemsstaterne ikke gør brug af konventionens mulighed for nationalt at fastsætte en højere ansvarsgrænse.

For at hindre at de fastsatte ansvarsgrænser ikke udhules af inflation, indfører konventionen en særlig ”stiltiende accept-procedure” for forhøjelse af erstatningsbeløbene. Proceduren, der bl.a. kendes i olieansvarskonventionen af 1992, medfører, at forhøjelser kan vedtages i IMO, uden at man behøver at vedtage en ny konvention, og at de nye regler kan træde i kraft hurtigere. Det fremgår ikke klart af forordningsforslaget, hvorvidt denne procedure er omfattet, og i givet fald hvorledes den skal udøves.

Forældelse

Den absolutte tidsgrænse for, hvornår en skadelidt kan rejse et krav, foreslås fastsat til fem år fra det tidspunkt, hvor passageren går fra borde eller i tilfælde af død, det tidspunkt, hvor passageren ville være gået fra borde. Herudover indføres indenfor femårsgrænsen en yderligere grænse på tre år fra det tidspunkt, hvor passageren burde have kendt til skaden.

Endelig indfører konventionen regler om anerkendelse og fuldbyrdelse af domme, der svarer til de tilsvarende regler i de øvrige søretlige ansvars-konventioner.

Forordningsforslagets øvrige elementer

Forordningsforslaget finder anvendelse på passagerskibe under EU flag og på passagerskibe, uanset flag, der måtte transportere passagerer til eller fra en EU havn. Endvidere medtager forslaget enkelte yderligere elementer der ikke følger af konventionen.

Det foreslås således,

- at udvide Athen-konventionens anvendelsesområde til også at omfatte passagerskibe i indenrigsfart,
- at transportøren skal udbetale et erstatningsforskyd til dræbte og tilskadedkomne passagerer. I tilfælde af dødsfald skal dette være minimum 21.000 EUR, og
- at transportøren tilpligtes at oplyse passagererne om deres rettigheder efter forordningen.

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på en fremskridtsrapport.

Som et nyt element i sagen fokuseres der nu på forholdet mellem de beløbsgrænser, som findes i Athenkonventionen henholdsvis globalbegrænsningsreglerne. Globalbegrænsningsreglerne er konventionsbaserede regler, der sætter et maksimum for det samlede ansvarsbeløb ved en enkelt begivenhed, der kan pålægges rederen, når et skib forvolder skade. Ansvarsgrænsen vil normalt variere med skibets størrelse. For krav fra et skibs passagerer for personskade eller dødsfald er globalbegrænsningsbeløbet 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre, jf. 1996 protokollen, som Danmark har tiltrådt. Det grundlæggende spørgsmål er, om der ved siden af forordningens ansvarsgrænser – i lighed med hvad der gælder under de to internationale regelsæt – skal være mulighed for at

begrænse ansvaret efter globalbegrænsningsreglerne, eller om denne mulighed skal udelukkes.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet afgav udtalelse om forslaget den 25. april 2007, jf. traktatens artikel 251. Europa-Parlamentet har i sin udtalelse navnlig lagt vægt på følgende elementer:

- *Der synes ikke at være væsentlige hensyn, som taler imod at udstrække forordningens anvendelsesområde til at omfatte passagerskibe i indenrigsfart samt på indre vandveje, idet man dog har introduceret en forskudt ikrafttrædelse på to år for førstnævnte og fire år for sidstnævnte med sigte på at give sådanne operatører mulighed for at indstille sig på de nye regler.*
- *Artikel 19 i Athen-konventionen om respekt af andre internationale konventioners muligheder for erstatningsbegrænsning bør ikke finde anvendelse i forhold til forordningen.*
- *Pligten til forhåndserstatning bør alene finde anvendelse i relation til "skibsfartshændelser", dvs. i de tilfælde, hvor transportøren er omfattet af et objektivi ansvar.*
- *Pligten til at give oplysninger til passagerer om deres rettigheder bør kunne opfyldes via information på billetten eller i brochurer (generelle salgsbetingelser).*
- *Det findes hensigtsmæssigt at følge udfaldet af den endelige IMO løsning i relation til spørgsmålet om ansvar og forsikring for terrorisme.*

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sin begrundelse for forslaget, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, fordi en fællesskabsforanstaltning garanterer et ensartet sæt regler for erstatningsansvar for alle rejser, uanset om der er tale om international transport, transport inden for Fællesskabet eller indenlandsk transport, ligesom der sikres ensartede konkurrenceforhold for transportørerne. Endvidere sikrer forslaget en ensartet gennemførelse af Athen-konventionen i medlemsstaterne.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da der ikke bør være forskel på passagerbeskyttelsen afhængig af, om man er om bord på fx færgen mellem Århus og Sjællands Odde eller Esbjerg og Harwich. Det vurderes derfor, at koordinerede EU-tiltag på dette område kan skabe en merværdi i form af en øget og ensartet beskyttelse af passagerer.

4. Gældende dansk ret

Reglerne om befording af passagerer og rejsegods til søs findes i dag i sølovens kapitel 15. Reglerne er stort set i overensstemmelse med reglerne i Athen-konventionen af 1974.

Dette medfører, at rederen er ansvarlig på grundlag af en almindelig skyldvurdering. Der er omvendt bevisbyrde for personskader indtruffet

ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, stranding, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet, under forudsætning af at passageren beviser, at skaden er sket under befordringen.

Der er i dag ingen krav om tvungen forsikring. Ansvar for dødsfald eller skade på person er i dag begrænset til 175.000 SDR per passager. Tidsgrænsen for, hvornår en skadelidt kan rejse et krav er i dag 3 år for personskade og dødsfald, og to år for andre skader efter sølovens kapitel 15.

5. Høring

Kommissionens forslag har været til høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål og andre organisationer med særlig interesse i passagertransport.

Danmarks Rederiforening tilslutter sig i det væsentlige forslaget, og særligt, at der vil gælde et uniformt passageransvarsregime i hele EU. Man peger dog på, at

- forordningen ikke bør træde i kraft, før der er fundet en tilfredsstillende løsning i IMO på spørgsmålet om ansvar og forsikring for terrorisme og biokemiske-skader og på spørgsmålet om muligheden for at opnå tilfredsstillende forsikringsdækning for de nye, meget høje ansvarsbeløb,
- det bør sikres, at der ikke bliver stillet urealistiske krav til små færgeselskaber, der besejler mindre ruter,
- forslaget om forhåndserstatning bør ændres, således at det fastsættes, at udbetaling af forhåndserstatning alene vedrører skader omfattet af det objektive ansvar, at udbetaling af forhåndserstatning er betinget af en sandsynliggørelse af, at der er et umiddelbart økonomisk behov, eller udgifterne vil være dækningsberettigede under det objektive ansvar, samt at der fastsættes en samlet øvre grænse pr. skib for disse udbetalinger,
- det bør sikres, at pligten til at give oplysninger til passagerer forud for rejsen om deres rettigheder under forordningen kan opfyldes via passende opslag i terminaler m.v.

Den 29. marts 2006 blev forslagets overordnede linier drøftet i Sølovsudvalget, der generelt er positivt over for en gennemførelse af Athenprotokollen. Udvalget støtter, at forslaget også dækker national sejlads med passagerer, idet der i ulykkestilfælde ikke bør være forskel på passagerernes retsstilling afhængig af, om sejladsen foregår mellem landsdelene eller til fx Sverige.

Udvalget har dog peget på, at der var visse dele af forslaget, der bør præciseres, blandt andet spørgsmålet om ansvarsgrundlaget ved forskudsudbetalinger, som havde givet problemer på luftfartsområdet.

Udvalget drøftede desuden problemstillingen om terrorforsikring, som også er rejst af Danmarks Rederiforening. Udvalget har noteret sig, at der

i IMO arbejdes på en løsning vedrørende kravet i Athen-protokollen om en tvungen forsikring for skader forårsaget ved terrorisme, hvor rederne p.t. ikke har mulighed for at tegne forsikring for sådanne skader. Dette spørgsmål skal dog efter udvalgets opfattelse søges løst i IMO og har derfor ikke umiddelbart betydning for den generelle holdning til forslaget til EU's forordning.

6. Andre landes holdninger

Generelt er der opbakning til indførelse af erstatningsregler for passagerer ved søtransport, og der er enighed om, at dette skal reguleres i overensstemmelse med de internationale regler i Athen-konventionen.

En række delegationer har udtrykt skepsis over for hensigtsmæssigheden i at inddrage national trafik samt trafik på indre vandveje, *idet tendensen i øjeblikket synes at trække i retning af at inkludere national trafik med en forskudt 4-årig ikrafttrædelsesperiode*. Der er generel betænkelighed ved den praktiske gennemførlighed af bestemmelserne om forudbetalinger og information til passagerer, ikke mindst i relation til skibe, der sejler under tredjelandes flag. Herudover er der også udtrykt betænkeligheder ved kravet om forhåndsudbetaling, der ikke er omfattet af Athen-konventionen.

Et af de udestående problemstillinger i forbindelse med forslaget har været spørgsmålet om dækning af skader ved terrorangreb. Der er nu blandt medlemslandene og Kommissionen enighed om, at spørgsmålet om dækning af skader ved terrorangreb skal søges løst i overensstemmelse med den løsning, der i oktober 2006 er fundet i den internationale søfartsorganisation, IMO.

Med hensyn til spørgsmålet om valget mellem de beløbsgrænser, som findes i Athenkonventionen henholdsvis globalbegrænsningsreglerne, tegner der sig endnu ikke et klart billede af delegationernes positioner.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side er man generelt positiv over for Kommissionens forslag, der vil give ensartede regler i EU for ansvar for passagerskade til søs. Athen-konventionen må anses for at være en god model for regulering af passagerskadeansvar til søs. Man er endvidere positiv over for, at ansvaret for passagerer – som forslaget lægger op til – bør hæves til et passende niveau, der bl.a. afspejler den seneste forhøjelse af personskadeerstatningerne fra 2001. Det er også hensigtsmæssigt, at det sikres, at transportører af passagerer har den fornødne forsikring for ansvaret. Man kan også fra dansk side støtte, at forslaget også skal finde anvendelse på indenrigsfart.

Danmark støtter den løsning, der er fastsat i IMO-regi for så vidt angår forsikringsdækning af skader forårsaget af terrorhandlinger mm, herunder fritagelse for skader forårsaget af biokemiske våben mv., hvor forsikringsmarkedet ikke kan dække de nye meget høje ansvarsbeløb og den øgede risiko. Man finder, at dette bør afspejles i forordningen, ligesom

forordningen bør åbne mulighed for, at et land kan tilpasse forsikringskravet til forsikringsmarkedet, så der ikke opstår en situation, hvor rederen fortsat har forpligtelsen, men hvor forsikringsmarkedet ikke kan honorere den. Dette kan opstå i tidsrummet mellem tidspunktet, hvor vilkårene for forsikringerne ændres fra forsikringssekskabernes side og beslutningen i IMO's juridiske komité.

Forslaget om forhåndserstatning ligger ud over Athen-konventionens krav. Fra dansk side støttes forslaget om forhåndsubbetaling ved et umiddelbart økonomisk behov, hvis det nærmere præciseres, at det kun gælder ved skibsbaserede ulykker, hvor det objektive ansvar gælder, fx kollision og grundstødning.

Med hensyn til spørgsmålet om redernes mulighed for at foretage erstatningsbegrænsning i henhold til andre internationale konventioner finder Danmark som udgangspunkt, at alle passagerer bør sikres tilfredsstillende erstatning, der tilgodeser et dansk erstatningsniveau. Kun i helt ekstraordinære tilfælde bør det tillades, at ansvaret for personskade begrænses. Herudover vil en anden tilgang modvirke den harmonisering af ansvaret for passagerskader, der er et af formålene med forordningen. Fra dansk side vil man derfor støtte, at globalbegrænsningsreglerne ikke finder anvendelse som supplement til forordningens regler under forudsætning af mulighed for forsikringsdækning på rimelige vilkår.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

De eksisterende regler i sølovens kapitel 15 skal tilpasses.

Forslaget forventes ikke at indebære nævneværdige statsfinansielle konsekvenser. Der skal udstedes certifikater til ca. 200 danske passagerskibe, som dokumentation for behørig forsikring. I dag udstedes sådanne certifikater på andre områder af Søfartsstyrelsen på baggrund af et skibs forsikringsbevis. Der er i konventionen mulighed for at delegerer certifikatudstedelsen. Der er ikke taget stilling til, om man fra dansk side vil benytte sig af en sådan mulighed. Såfremt Søfartsstyrelsen skal varetage denne nye opgave, vil det medføre en merudgift for staten på ca. 400-500.000 kr. årligt afhængig af det underliggende forsikringscertifikats løbetid. Det overvejes, at statens udgifter i givet fald skal dækkes via brugerbetaling. Herudover kan der komme yderligere administrative omkostninger ved fremmede passagerskibe, som ikke sejler under en medlemsstats flag. Der kan forventes mindre administrative omkostninger for de kommuner, som måtte have færger, som skal have det nye certifikat.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forhøjelsen af ansvarsgrænsen og skærpelsen af rederens ansvar vil medføre en dyrere forsikring for rederne. Der er for nylig fundet en løsning i IMO vedrørende skader i forbindelse med terrorangreb, og herved sikret

en begrænset forsikringsdækning for sådanne skader. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at skønne, hvad prisen på forsikringen bliver.

På den anden side sikres passagerer bedre mulighed for fuld erstatning i tilfælde af ulykker om bord på passagerskibe.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Der skal udstedes forsikringscertifikater til ca. 200 danske passagerskibe. Kravet om et sådant certifikat vil medføre en mindre forøgelse af den administrative byrde for rederierne – skønsmæssigt af størrelsesordenen ca. 200-300 timer årligt, hvis løbetiden på forsikringen er begrænset til et år. Ved nyudstedelse af forsikringsbeviser, kan forventes en lignende omkostning. Forpligtelsen til at give passagererne oplysninger om deres rettigheder skønnes tillige at udgøre en mindre administrativ byrde for rederne, der dog afhænger af, hvilken løsning, der findes på udformningen heraf.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006.

5d. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF – KOM(2005)590 af 23. november 2005

Notatet er revideret i forhold til *revideret grundnotat* fremsendt den **10. maj 2006**. Ændringerne er fremhævet.

Resumé

Forslaget har til formål at fastsætte forpligtelser for medlemsstaterne til at undersøge visse ulykker til søs efter fælles principper baseret på den internationale søfartsorganisations (IMO) kode for undersøgelse af ulykker til søs, samt at sikre, at der sker opfølgning på ulykkerne. Herudover skal der opbygges en europæisk database med henblik på at øge vidensgrundlaget om årsagerne til ulykker til søs, og på denne baggrund skal der videre overvejes tiltag til forbedring af sikkerheden til søs.

Med forslaget skal oprettes et netværk mellem medlemsstaternes undersøgelsesinstanser med henblik på blandt andet øget udveksling af knowhow og teknisk bistand i forbindelse med undersøgelse af ulykker.

Et væsentligt element i forslaget er, at undersøgelsesinstanser skal være uafhængige af de myndigheder, der regulerer søfartsområdet, ligesom selve undersøgelserne af ulykker skal foregå uafhængigt af undersøgelser, der har til formål at fastlægge skyld eller erstatningsansvar.

Forslaget forventes at kunne medføre lovændringer. For at sikre en fortsat strafferetlig opfølgning på ulykker til søs, kan der blive tale om en begrænset administrativ merbelastning i Søfartsstyrelsen eller en øget aktivitet fra politiets side. Forslaget forventes at medføre begrænsede byrder for erhvervet i forbindelse med øget indberetning til myndighederne.

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på en fælles holdning.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke bestående af 7 konkrete forslag til retsakter. I modsætning til de to tidligere søsikkerhedspakker (ERIKA I og ERIKA II) er den 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er imidlertid fortsat at søge at øge sikkerheden til søs.

Kommissionens forslag til nyt direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af di-

rektiv 1999/35/EF¹² og 2002/59/EF¹³ indgår som et element i søsikkerhedspakken. Forslaget er den 15. februar 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.

Fællesskabets lovgivning forudsætter allerede på en række områder, at der foretages undersøgelser af ulykker til søs. Dette gælder f.eks. i relation til direktivet om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (2002/59/EF), der fordrer, at medlemsstaterne lever op til FN's internationale søfartsorganisations (IMO's) kode om undersøgelse af ulykker til søs¹⁴.

Formålet med forslaget er, at medvirke til, at undersøgelser af ulykker til søs gennemføres hurtigt og korrekt, at øge sikkerheden til søs ved at forhindre fremtidige ulykker, at anbefalinger til forbedring af sikkerheden til søs udarbejdes, samt at der etableres et samarbejde mellem medlemsstaternes undersøgelsesinstanser. Det anføres, at undersøgelserne, hverken skal fastlægge skyld eller erstatningsansvar.

Kommissionen foreslår, at der udarbejdes en fælles metode til undersøgelse af visse ulykker til søs, samt at der sker en indberetning af data vedrørende ulykkerne til en af Kommissionen oprettet fælles database (European Marine Casualty Information Platform). De oplysninger, der skal indberettes er angivet i et bilag til direktivet. Databasen skal bruges som værktøj til at analysere ulykkerne for dermed at få viden til at forhindre fremtidige ulykker.

Direktivet skal finde anvendelse for ulykker og hændelser til søs samt meldinger om, at et skib eller besætning er i nød, hvor

- et skib under et medlemsstats flag er involveret,
- ulykken sker inden for et område, hvor medlemsstaten har kompetence eller,
- en medlemsstat har væsentlig interesse i ulykken.

Medlemsstaterne forpligtes til at undersøge alvorlige eller meget alvorlige ulykker ('serious' eller 'very serious marine casualties' som de er defineret i IMO's kode for undersøgelse af ulykker til søs). Herudover skal det ved mindre alvorlige ulykker, hændelser og meldinger om, at et skib

¹² Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF.

¹⁴ Resolution A.849 (20) Code for the investigation of marine casualties and incidents, as amended by resolution A.884(21).

eller besætning er i nød til søs, vurderes, om der skal foretages en egentlig undersøgelse. Der vil i disse tilfælde skulle udfærdiges en rapport i medfør af et bilag til direktivet.

Undtaget fra direktivets anvendelsesområde er blandt andet ulykker, der involverer fiskeskibe under 24 meters længde. Medlemsstaterne kan fortsat undersøge andre typer af ulykker end de ulykker, der er omfattet af direktivet. Dog må overholdelsen af direktivet ikke bringes i fare.

Medlemsstaterne forpligtes til at sikre, at oplysninger om alle ulykker, hændelser, samt meldinger om, at et skib eller besætning er i nød, indrapporteres til undersøgelsesinstanserne.

Undersøgelserne af ulykkerne skal ske i medfør af en fælles metode, der udvikles af det europæiske søsikkerhedsagentur (EMSA)¹⁵. Metoden skal vedtages og kunne ændres i medfør af forskriftsproceduren af udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (COSS)¹⁶, der består af repræsentanter for Kommissionen og medlemslandene.

Undersøgelser skal udføres af en permanent instans, der har personale med de nødvendige kompetencer og ressourcer til at undersøge ulykkerne. Instansen skal fungere uafhængigt af den myndighed, der udsteder sikkerhedscertifikater, udfører inspektioner mv. på søfartsområdet. De konkrete undersøgelser skal udføres uafhængigt af undersøgelsesinstanserne, der har til formål at fastlægge skyld eller erstatningsansvar.

Juridisk skal det sikres, at undersøgelsesinstanserne får uhindret adgang til alt relevant materiale i forbindelse med undersøgelsen af ulykken, samt at den har mulighed for blandt andet at interviewe besætning mv. Endvidere vil der kun under særlige omstændigheder kunne ske videregivelse af det materiale, som undersøgelsesinstanserne baserer undersøgelsen på.

Forslaget sætter rammerne for et samarbejde mellem medlemsstaternes undersøgelsesinstanser, herunder mulighed for at få adgang til faciliteter, tekniske undersøgelser og ekspertise. Som udgangspunkt skal denne assistance stilles til rådighed vederlagsfrit. De nærmere regler for dette samarbejde fastsættes i henhold til forskriftsproceduren. Der kan i henhold til forslaget også samarbejdes med tredjelande, der har interesse i en ulykke.

Når flere medlemsstater har interesse i opklaringen af samme ulykke, skal staterne hurtigt blive enige om, hvem der skal være hovedaktør i under-

¹⁵ I medfør af artikel 2, (e) i forordning nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed.

¹⁶ Udvalget er oprettet i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning nr. 2099/2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe.

søgelsen af ulykken. Medlemsstaterne skal afholde sig fra at foretage parallelle undersøgelser af samme ulykke. I henhold til forslaget skal det endvidere være muligt at overlade undersøgelsen af en ulykke til en anden medlemsstat.

Medlemsstaterne forpligtes til at sikre opfølgning på de sikkerhedsanbefalinger som ulykkesrapporterne måtte indeholde. Såfremt det skønnes nødvendigt at udsende sikkerhedsanbefalinger, inden den endelige rapport foreligger, skal undersøgelsesinstanserne informere Kommissionen, der skal vurdere sagen og om nødvendigt beslutte at udsende en meddelelse til relevante myndigheder i medlemsstaterne.

Endelig ophæves med forslaget bestemmelser i overvågningsdirektivet (2002/59/EF) og i direktivet om ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (1999/35/EF) om undersøgelser af ulykker til søs.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet afgav udtalelse om forslaget den 25. april 2007, jf. traktatens artikel 251. Europa-Parlamentet har i sin udtalelse navnlig lagt vægt på følgende elementer:

Undersøgelsesmyndighedernes uafhængighed af andre organer samt sådanne (sideløbende) undersøgelser.

Respekt af international søfartsregulering.

Et strengt regime vedrørende videregivelse af undersøgelsesmyndighedernes oplysninger.

Respekt af IMO's retningslinjer om fair behandling af søfolk ved en søulykke.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sin begrundelse for forslaget, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, blandt andet fordi der er stor forskel på, hvorledes og i hvilket omfang ulykker til søs undersøges i medlemslandene.

For generelt at øge sikkerheden til søs er der derfor behov for at fastsætte overordnede principper for opklaring af ulykker til søs, samt sikre at der følges op på ulykkerne på europæisk plan.

Herudover anfører Kommissionen, at oprettelsen af et netværk mellem undersøgelsesinstanser vil sikre udveksling af information, der vil kunne medvirke til at forhindre fremtidige ulykker. Det er således lettere at uddrage erfaringer af et antal ulykker end af enkeltstående ulykkestilfælde.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da søfarten i sin natur er international, og det vurderes, at koordinerede EU-tiltag på dette område kan skabe en merværdi i form af en øget sikkerhed til søs. Særligt opbygning af en fælles database samt krav om ind-

rapportering til databasen kan have en positiv effekt i forhold til at af-dække årsagerne til ulykker til søs og dermed forhindre lignende ulykker i at ske på ny.

4. Gældende dansk ret

I medfør af lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002), lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v. (lovbekendtgørelse nr. 18 af 7. januar 2000) og søloven (lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004) er udstedt ***bekendtgørelse nr. 790 af 10. juli 2006 om undersøgelse af ulykker til søs.***

Af bekendtgørelsen fremgår blandt andet, at Søfartsstyrelsens direktør nedsætter en opklaringsenhed, der har til opgave at undersøge ulykker til søs. Opklaringsenhedens opgaver udføres adskilt fra Søfartsstyrelsens øvrige opgaver og har alene til formål at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken. Opklaringsenheden klarlægger herunder de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på, at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser.

5. Høring

Kommissionens forslag har været i høring i Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

3F er generelt positive over for de foreslåede tiltag vedrørende ulykkesopklaring. Dog finder 3F blandt andet, at de danske erfaringer med opklaring af ulykker på fiskeskibe i væsentlig grad har bidraget til at forebygge lignende ulykker, hvorfor der fra dansk side bør arbejdes for, at også fiskesfartøjer under 24 meter omfattes af direktivet. Videre bør forpligtelsen til at undersøge ulykker også omfatte personulykker i overensstemmelse med IMO's definitioner af søulykker. Det foreslås videre, at det sikres, at undersøgelsesinstanser får mulighed for at få adgang til al relevant information i forbindelse med en ulykke, herunder informationer, der er tilgængelig på rederikontorer mv.

Danmarks Rederiforening har oplyst, at foreningen finder, at det overordnet bør være flagstaten, der er ansvarlig for iværksættelse af undersøgelse af ulykker. Samarbejde med andre interesserede lande bør ske i overensstemmelse med IMO's kode om opklaring af ulykker.

I forbindelse med specialudvalgsmødet den 21. april 2006 gav Danmarks Rederiforening og Maskinmestrenes Forening udtryk for, at det ikke klart fremgår af direktivet om tæt-på hændelser (near-miss) er omfattet af forslaget. I bekræftende fald, oplyste de nævnte organisationer, at man fandt, at indrapportering til myndighederne kan medføre tilbageholdenhed med at indberette hændelserne af frygt for myndighedernes sanktioner. Videre oplystes, at erhvervet og relevante organisationer har en database, hvortil der skal ske indrapportering af disse hændelser i anonym form.

6. Andre landes holdninger

Rådets forhandlinger om forslaget blev indledt af det tyske EU formandskab medio februar 2007, og der har været afholdt en række møder om sagen.

Generelt har medlemsstaterne tilkendegivet en positiv holdning over for forslaget. Helt fundamentalt synes for mange at være medlemsstaternes mulighed for selv at udføre en undersøgelse af en ulykke, når medlemsstaten har interesser heri. Endvidere synes spørgsmålet om undersøgelsesmyndighedernes uafhængighed, herunder sammenhængen med sideløbende judicielle undersøgelser, at stå centralt i forhandlingerne. Herudover udgør ressourcespørgsmålene i forbindelse med etablering af undersøgelsesmyndigheder og gennemførelse af undersøgelser et væsentligt element i drøftelserne. Fra mange sider er der ønske om, at der for så vidt angår alvorlige (serious) søulykker alene bør foretages en vurdering af, hvorvidt der kan udledes erfaringer af ulykken, og at der kun i sidstnævnte tilfælde bør udfærdiges en ulykkesrapport. Endelig synes der at være lydhørhed over for at inkludere arbejdsulykker i direktivets anvendelsesområde, mens der for så vidt angår dansk argumentation om også at undersøge ulykker på fiskeskibe under 24 meter kun synes at være begrænset interesse blandt delegationerne.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark stiller sig positiv over for forslaget, idet der vurderes at være en merværdi ved at frembringe et større datagrundlag om ulykker til søs. En øget mængde viden om baggrunden for ulykker til søs giver bedre muligheder for at undgå lignende ulykker i fremtiden.

Danmark ser endvidere gerne, at den europæiske database indrettes således, at den kan anvendes generelt til at analysere ulykker til søs, udover de ulykker, der skal skrives rapport om.

Danmark finder, det er uklart, hvorvidt tæt-på hændelser (near-miss) er omfattet af forpligtelsen til at indrapportere til myndighederne. Såfremt det er tilfældet, findes det vigtigt, at der sikres en balance mellem behovet for at frembringe oplysninger om relevante hændelser og hensynet til de personer, der skal foretage indrapporteringen.

Danmark er skeptisk over for bestemmelserne om, at medlemsstaterne skal afholde sig fra at udføre sideløbende undersøgelser af en ulykke, idet en medlemsstat kan have legitime interesser i selv at undersøge en ulykke, selv om en anden medlemsstat ligeledes har indledt en undersøgelse.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

På trods af, at den danske lovgivning er baseret på IMO's kode om undersøgelse af ulykker til søs, er det sandsynligt, at der vil skulle ske ændringer i den danske lovgivning som følge af forslagets krav om uafhængighed af undersøgelsesinstanser.

Såfremt der ikke er mulighed for at anvende faktuelle oplysninger fra undersøgelsesinstansen til en strafferetlig vurdering af sagen, kan direktivet medføre en begrænset administrativ merbelastning af Søfartsstyrelsen i størrelsesordenen 1-2 årsværk, svarende til 0,7 – 1,4 mio. kr. Dette vil være nødvendigt, såfremt det fortsat ønskes at opretholde aktiviteten i forhold til at sikre, at overtrædelser af søfartslovgivningen straffes. Herudover må det forventes, at gennemførelsen af direktivet vil medføre generel øget aktivitet i relation til undersøgelsen af ulykker, idet der blandt andet skal indrapporteres data til den europæiske database samt skrives rapporter i et større antal sager. Ligeledes vil bestemmelsen om, at medlemsstaterne som udgangspunkt skal stille ekspertise mv. vederlagsfrit til rådighed, kunne medføre øgede udgifter. Eventuelle merudgifter vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme for så vidt angår Søfartsstyrelsens undersøgelser.

Det kan overvejes at lade politiet sikre det nødvendige materiale til at foretage en strafferetlig vurdering af sagen - i samarbejde med Søfartsstyrelsen. Dette sker allerede i dag i en række sager, men ændringen af Opklaringsenhedens struktur vil kunne føre til et behov for udvidelse af dette samarbejde. Hermed vil også sikres, at der er en klar opdeling mellem informationer indsamlet til brug for ulykkesopklaring henholdsvis til brug for en strafferetlig vurdering af sagen.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil medføre, at der skal ske indberetning af oplysninger om ulykker og hændelser samt meldinger om, at et skib eller besætning er i nød, til myndighederne. Omkostningerne herved skønnes at være begrænsede, idet oplysninger allerede i dag i vidt omfang indrapporteres i forskellige sammenhænge.

Kommissionen anfører, at gennemførelse af forslaget vil være med til at forebygge forurening af miljøet ved gennemførelse af tiltag til at højne sikkerheden til søs. Regeringen er enig heri og finder det væsentligt at opbygge øget viden om årsagerne til ulykker for at forebygge disse, herunder forhindre forurening.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Som anført oven for medfører forslaget en øget indrapportering til myndighederne. De administrative konsekvenser herved skønnes dog at være yderst begrænsede, idet oplysningerne allerede i dag i vidt omfang registreres og indrapporteres i forskellige sammenhænge, blandt andet fastsætter bekendtgørelsen om undersøgelse af ulykker til søs, at en række hændelser om bord på skibe straks skal indberettes til Opklaringsenheden.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Udvalget er orienteret om sagen ved revideret grundnotat oversendt den 10. maj 2006.

5e. Oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center)

Resumé

Ifølge SOLAS konventionen skal konventionslande være i stand til at modtage LRIT-informationer grundet sikringsformål og andre formål. LRIT-informationer kan stilles til rådighed gennem nationale, regionale eller internationale LRIT-centre. Kommissionen foreslår at oprette et regionalt europæisk center (EU LRIT-center).

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 eventuelt med henblik på politisk stillingtagen.

1. Baggrund og indhold

FN's internationale søfartsorganisation (IMO) vedtog den 19. maj 2006 ændringer til SOLAS-konventionen med henblik på at indføre krav om 'Long-Range Identification and Tracking in Ships' (LRIT). LRIT baserer sig på, at skibe sender informationer om identitet og positioner med fastlagte intervaller til land. LRIT skal være operativt fra den 31. december 2008.

Ifølge SOLAS-konventionen skal konventionslande være i stand til at modtage LRIT-informationer grundet sikringsformål og andre formål. Andre formål omfatter for eksempel eftersøgnings- og redningsaktioner, søsikkerhed og beskyttelse af havmiljøet.

LRIT-informationer kan stilles til rådighed for Danmark gennem et nationalt, regionalt eller internationalt LRIT-center. Et land kan ikke undlade at tilknytte sig et LRIT-center. Kommissionen ønsker med baggrund i de internationale regler at oprette et regionalt europæisk center (EU LRIT-center), som kan levere data fra skibe under europæisk flag og fra skibe, som befinder sig i inden for en vis afstand af en kyst i en medlemsstat.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet for søtransport den 7.-8. juni 2007. Det kan i den forbindelse ikke udelukkes, at formandskabet vil anmode Rådet om at tage politisk stilling til spørgsmålet om oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center).

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet tilkendegav i en udtalelse af 25. april 2007, at man støtter oprettelsen af et EU LRIT-center senest den 1. januar 2008.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen har ikke udtalt sig om forholdet til nærhedsprincippet. Regeringen finder imidlertid, at nærhedsprincippet er overholdt. Skibsfarten er i vid udstrækning international, og en sikring af en effektiv over-

vågning af skibsfarten og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne i forbindelse hermed vil med fordel kunne foretages på fællesskabsniveau.

4. Gældende dansk ret

Der findes følgende dansk regulering på området, hvor krav til skibenes udstyr til udsendelse af data bliver fastlagt:

- Lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 om sikkerhed til søs.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift for skibes bygning og udstyr mv. kapitel B¹⁷, kapitel V.

5. Høring

Sagen har i forbindelse med behandling af LRIT spørgsmålet i internationalt regi være drøftet med relevante erhvervsparter i Danmark.

6. Andre landes holdning

Der har ikke dannet sig et klart billede, og der er endnu delte holdninger. Flere medlemsstaters synes umiddelbart at være af den holdning, at der stadig resterer et analysearbejde, inden sagen er rede til en egentlig beslutning, mens andre lande ikke synes af have væsentlige forbehold eller ligefrem støtter oprettelsen af en EU LRIT center.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan principielt støtte oprettelsen af et EU LRIT-center.

Kravet om oprettelse af et LRIT-center har baggrund i internationale regler. Der er mulighed for at tilslutte danske skibe til et nationalt, regionalt (EU LRIT-center) eller internationalt LRIT-center.

Rådighed over data fra danske skibe spiller en stor sikringsmæssig rolle, og det internationale alternativ er derfor ikke relevant for Danmark. Mulighed for styring af data anses for at være omtrent ens for så vidt angår et nationalt og et EU LRIT-center.

I relation til valget mellem et nationalt og et EU LRIT-center vurderes et fælles europæisk center umiddelbart til at være billigst.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Etablering af et EU-LRIT center giver ikke lovgivningsmæssige konsekvenser. Sagen giver heller ikke anledning til nye statsfinansielle konsekvenser, da kravene om at afsende LRIT meddelelser allerede følger af vedtagne internationale IMO regler.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da krav om oprettelse af et LRIT system med dertilhørende LRIT-center allerede følger af vedtagne internationale IMO regler, indebærer etableringen

¹⁷ Regler om LRIT i skibe vil blive kundgjort inden 1. juli 2007.

af et EU LRIT-center ikke i sig selv nye samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da LRIT meddelelser udsendes automatisk uden medvirken fra skibet og dets besætning indebærer LRIT og etableringen af et EU LRIT-center ikke administrative konsekvenser for erhvervet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

6. Kommissionens forslag til ophævelse af Rådets forordning nr. 954/79 om medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer – KOM(2006) 869.

Resumé

Forslaget om ophævelse af rådsforordning nr. 954/79 er en naturlig følge af vedtagelsen i september 2006 om ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86, der fastsatte nærmere retningslinier for anvendelse af traktatens artikler 85 og 86 (nu 81 og 82) på søtransport, herunder gruppefritagelse for linjekonferencer.

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007 med henblik på generel indstilling.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 9. marts 2007 fremlagt forslag om ophævelse af Rådets forordning nr. 954/79 om medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer. Forslaget er modtaget i en dansk version samme dag. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages i henhold til Traktatens artikel 251 om fælles beslutning.

Ophævelsen er en følge af Rådets ophævelse af forordning nr. 4056/86 om fastsættelse af nærmere retningslinier for anvendelse af traktatens artikler 85 og 86 (nu artikler 81 og 82) på søtransport, herunder gruppefritagelse for linjekonferencer.¹⁸

Rådsforordning nr. 954/79 handler om medlemslandenes ratifikation eller tiltrædelse af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer. Formålet med kodeksen var at fremme en rimelig balance i adgangen til fragt indenfor linjeskibsfart mellem rederi-operatører i udviklingslandene og industrilandene. Med det for øje fastlagde kodeksen den såkaldte 40/40/20-regel, hvorefter fragt, der befordres mellem to lande, der er medlem af kodeksen, fordeles med 40 % til rederier, der er etableret i oprindelseslandet, 40 % til rederier, der er etableret i destinationslandet og 20 % til rederier fra andre lande for at fastholde konkurrenceelementet. Kodeksen har imidlertid ikke virket efter hensigten siden dens ikrafttrædelse i oktober 1983. Det skyldes navnlig, at udviklingslandenes flådekapacitet aldrig har været tilstrækkelig til at løfte den lastandel, der var tildelt efter konventionen. Der menes i øvrigt ikke at have været konferencefart til og fra Danmark af den pågældende karakter.

¹⁸ Sagen om ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86 blev forelagt Folketingets Europavalg i folketingssamling 2005-06 - Rådsmøde (Konkurrenceevne) den 13. marts 2006 - Raad 115022 - Bilag 1, punkt 6.

Kodeksen fastlægger en fragtfordelingsordning på grundlag af nationale andele, og der måtte derfor indføres en ordning i fællesskabslovgivningen, som gjorde kodeksen forenelig med traktatens principper. Det førte til vedtagelse af rådsforordning nr. 954/79, som pålagde medlemslandene at tage forbehold ved ratifikation, godkendelse og/eller tiltrædelse, som bestod i, at de skulle åbne deres nationale andele efter kodeksen for alle rederier etableret i Fællesskabet.

Den 25. september 2006 vedtog Rådet forordning (EF) nr. 1419/2006 om ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86, der bl.a. vedrørte fastsættelse af en gruppefritagelse for linjekonferencer fra traktatens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler (artikel 81)¹⁹. Der er fastsat en 2-årig overgangsperiode inden ophævelsen træder i kraft den 18. oktober 2008.

Inden overgangsperioden udløber, vil Kommissionen udsende retningslinier for konkurrencen på søtransportområdet for at fremme en gnidningsløs overgang til en situation med fuld konkurrence. Formålet er at forklare, hvordan konkurrencereglerne gælder for skibsfarten generelt, herunder hvilken form for informationsudveksling, der kan finde sted mellem linierederierne. Kommissionen oplyser, at retningslinierne vil fremkomme i god tid inden ikrafttrædelsen af ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86 samt rådsforordning nr. 954/79.

Efter 18. oktober 2008 vil traktatens artikel 81, stk. 1, gælde direkte for linieskibsfart, og linjekonferencer vil ikke længere være tilladt på farter til og fra fællesskabshavne. Kommissionen anfører i forslaget, at medlemslandene som følge af ophævelsen af rådsforordning nr. 4056/86 ikke længere vil kunne opfylde deres forpligtelser i henhold til kodeksen og derfor vil skulle udtræde af konventionen.

Som følge heraf vil rådsforordning nr. 954/79 ikke længere finde anvendelse og bør ophæves. Kommissionens forslag lægger op til, at ikrafttrædelse af ophævelse af rådsforordning 954/79 sker samtidig med ikrafttrædelsen af ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86.

Det tyske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen til juni 2007 Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi til generel indstilling.

¹⁹ Ved linjekonferencer forstås almindeligvis en gruppe på to eller flere linjerederier, som driver international linjefart med godsbeholdning i en eller flere bestemte ruter indenfor et bestemt fastsat geografisk område, og som har en aftale eller ordning, hvorefter virksomheden kan drives i henhold til ensartede eller fælles fragtrater og andre aftalte vilkår for sådan rutefart.

Det tyske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen til juni 2007 Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi til generel indstilling.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen angiver, at forslaget vedrører et område, som henhører under Fællesskabets enekompetence, og at nærhedsprincippet ikke finder anvendelse. Det angives endvidere, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, eftersom vedtagelse af en rådsforordning er den eneste måde at ophæve rådsforordning nr. 954/79.

Da der er tale om international linjetrafik indenfor EU og mellem EU og tredjelande vurderes forslaget at være i overensstemmelse med principperne om nærhed.

4. Gældende dansk ret

Der er ingen særskilte nationale regler på området.

Danmark har tiltrådt FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer den 28. juni 1986.

Ophævelsen af rådsforordning nr. 954/79 skønnes ikke i sig selv at indebære en forpligtelse for Danmark til at træde ud af FN-konventionen.

5. Høring

Kommissionens forslag har været forelagt Specialudvalget vedrørende Skibsfartspolitiske Spørgsmål og Specialudvalget for Konkurrenceregler.

Der er indkommet svar fra Danmarks Rederiforening, der kan tilslutte sig ophævelsen af rådsforordning nr. 954/79, idet der lægges vægt på, at Kommissionens retningslinier for rederiernes fremtidige virke fremlægges inden ikrafttrædelse af ophævelsen. Endvidere forudsætter rederiforeningen, at en opsigelse af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer ikke vil give anledning til genforhandling med eksempelvis kompensationskrav eller krav om lastfordelingsordninger fra udviklingslandenes side, som vil påvirke konkurrencen i liniefarten negativt. Rederiforeningen tilføjer, at Kommissionen i de forudgående høringer og i analyser har afvist, at der skulle være sådanne problemer.

6. Andre landes holdninger

Forlaget om ophævelse af rådsforordning nr. 954/79 opfattes generelt af EU-medlemslandene som en naturlig følge af ophævelsen af rådsforordning nr. 4056/86. Flere medlemslande har peget på det hensigtsmæssige i, at Kommissionen fremlægger de bebudede retningslinier for rederiernes frem-

tidige konkurrence-medholdelige virksomhed inden ikrafttrædelse af ophævelse af rådsforordningerne nr. 954/79 og 4056/86.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side finder man, at ophævelsen af rådsforordning nr. 954/79 er en naturlig følge af ophævelse af rådsforordning nr. 4056/86 og derfor bør støttes. Man deler andre medlemslandes opfattelse af, at Kommissionens retningslinier for rederiernes virksomhed bør være på plads inden ikrafttrædelse af ophævelse af rådsforordningerne nr. 954/79 og 4056/86. Kommissionen har bebudet, at retningslinierne vil blive fremlagt i god tid inden da.

Det bemærkes, at ophævelsen af rådsforordning nr. 4056/86 og rådsforordning nr. 954/79 er fællesskabsanliggender, mens en udtræden af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer skønnes at være nationalt anliggende.

Fra dansk side er spørgsmålet om udtrædelse af FN-konventionen under overvejelse. En sådan beslutning vil i givet fald forudsætte høring af berørte parter.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget indebærer ikke i sig selv lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

De igangværende overvejelser om Danmarks udtræden af FN's konvention om en kodeks for linjekonferencer som følge af ophævelsen af rådsforordning nr. 4056/86 berøres ikke af ophævelse af rådsforordning nr. 954/79.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Udvalget er orienteret om sagen ved revideret grundnotat af 8. maj 2007.