

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

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 291)
transportministerråd
(Offentligt)

ERU, Alm. del - bilag 159

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1
25. maj 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Erhvervsministeriets grundnotat om forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet. KOM (1998) 71.

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

22. maj 1998
J. nr.: 8104.8243-2 /ACM/TM EM0160

Forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet. KOM(1998)71.

1. Baggrund og indhold. Med hjemmel i traktatens artikel 84, stk. 2, har Kommissionen den 25. februar 1998 fremlagt et forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer i Fællesskabet. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Forslaget er en opfølgning på Rådets resolution fra december 1994 om sikkerhed ved sejlads med passagerfærger. I december 1995 vedtog Rådet forordningen om sikkerhedsledelse af ro-ro-færger, og i december 1997 vedtog man fælles holdning til et direktivforslag om registrering af de ombordværende på passagerskibe. Nærværende forslag til minimumsdirektiv er Kommissionens bud på at imødekomme den sidste del af rådsresolutionen - om medlemsstaternes forhåndsgodkendelse og regelmæssige kontrol af sikkerheden på ro-ro passagerfærger, og om deres ret til at efterforske ulykker til søs.

De internationale konventioner bygger på princippet om, at flagstaten har det fulde ansvar for sikkerheden på passagerskibe. Mange bestemmelser i konventionerne giver imidlertid mulighed for forskellige fortolkninger eller undtagelser. Dette indebærer, at skibe med certifikater fra én flagstat kan have et lavere sikkerhedsniveau end skibe med certifikater fra en anden flagstat, selv om begge staters godkendelser bygger på den samme internationale konvention. En havnestat forventes i begge tilfælde at acceptere flagstatens certifikater, såfremt det ikke klart fremgår, at der er forhold, som strider mod konventionens bestemmelser.

Direktivforslaget bryder med dette princip, idet det lægger op til, at Fællesskabet skal have ret til at udøve kontrol og fastsætte sikkerhedskrav til skibe, der sejler under tredielandes flag på EU-havne. Efter Kommissionens mening er en sådan, i princippet konventionsstridig praksis alligevel i overensstemmelse med folkeretten, fordi hensynet til sikkerheden i forbindelse med offentlig passagertransport i Europa skal veje tungere.

Forslagets udgangspunkt er, at en passagerfærge ikke må sættes i fast rutefart på Fællesskabets havne, før den opfylder direktivets betingelser. Betingelserne fremgår af et antal nærmere angivne EF-direktiver, internationale konventioner, herunder SOLAS-konventionen, således som EU fortolker dem, og desuden af yderligere specifikke krav, der er hentet fra IMO-resolusioner (anbefalinger).

Passagerfærgerne skal være synet og forhåndsgodkendt af de involverede havnestater, forinden den går i fast rutefart. Udover forhåndsgodkendelsessynet skal færgerne synes fast 2 gange årligt og desuden i tilfælde af ombygning eller ændringer vedrørende flag, klasse eller ledelse. Et af de 2 årlige syn skal omfatte en operationel kontrol. De nævnte syn skal udføres af et hold skibsinspektører, der repræsenterer begge havnestater, og flagstaten skal have mulighed for at overvære synet. Yderligere skal klassen være repræsenteret ved det første syn. Systemet vil erstatte den såkaldte udvidede havnestsatskontrol (PSC Expanded Inspection), som Kommissionen ikke mener er effektiv nok til at opfylde målene i Rådets resolution fra 1994.

Forslaget omfatter alle udenrigsruter samt alle indenrigsfærger, der sejler mere end 20 sømil fra kystlinien. Hovedparten af passagerskibene i dansk indenrigsfart falder således udenfor direktivets anvendelsesområde.

Der foreslås, at Kommissionen bistås af en komite, der træffer beslutning i tilfælde af uenighed mellem medlemsstaterne om forståelsen af direktivets krav. Desuden skal komiteen udfylde visse af direktivets bestemmelser og ajourføre direktivet i takt med, at der kommer nye eller ændrede EF-instrumenter, konventioner eller IMO-resolutioner af betydning for direktivet. Komiteen arbejder efter den såkaldte komiteprocedure IIIa.

Efter forslaget skal der etableres en database i kommissionsregi med oplysninger om de foretagne syn. Databasen skal gøre det muligt at overvåge, om direktivets krav bliver overholdt. Medlemslandene forpligtes til at indsamle og ajourføre databasens oplysninger om egne skibe såvel som tredielandes skibe, der sejler på deres havne.

Endelig foreslås det, at værtsstaterne får adgang til at deltage i efterforskning af alle søulykker, hvor et passagerskib, der sejler i fast rutefart til eller fra deres havne, er indblandet.

Direktivet skal være gennemført i medlemsstaterne senest 1. januar 2000.

2. Gældende dansk ret. Området er reguleret efter Lov om skibes sikkerhed m. v.

Lov om skibes sikkerhed m.v. giver hjemmel til, at danske forskrifter helt eller delvist bringes til anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn. På den anden side fremgår det af bemærkningerne, at der skal tages hensyn til de konventionsmæssige begrænsninger, som Danmarks forpligtelser over for andre stater måtte medføre.

3. Høring. Direktivforslaget har været udsendt i skriftlig høring og blev i april 1998 behandlet i EF-specialudvalget vedr. skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor erhvervets parter er repræsenteret.

Maskinmestrenes Forening støtter forslaget, mens Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening er imod den foreslåede ordning med obligatorisk godkendelse og syn, hvis ordningen også skal omfatte skibe udenfor EU. Et sådant forslag vil undergrave IMO's globale regulering af skibe, som Danmark har så store interesser i. De to rederiforeninger advarer også mod obligatorisk gennemførelse af krav, der fra IMO's side alene har status som anbefalinger. Hvis EU gennemfører sådanne skridt, vil der være risiko for modforanstaltninger. De to foreninger opfordrer til, at man fra dansk side, evt. gennem Rådets juridiske tjeneste, får afklaret, hvorvidt direktivforslaget er i overensstemmelse med Danmarks internationale konventionsforpligtelser - først og fremmest SOLAS-konventionen.

Der er ikke i øvrigt modtaget bemærkninger til forslaget fra erhvervets parter.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser . Direktivforslaget kræver formelt ikke lovændringer, men kan gennemføres ved en teknisk forskrift. Det forhold, at myndighederne får en pligt til at foretage forhåndsgodkendelse, bør dog i givet fald præciseres i loven.

Det vurderes, at den øgede synsaktivitet vil kræve yderligere 2 årsværk i Søfartsstyrelsen.

Forslaget vil ikke medføre et højere sikkerhedsniveau for danske passagerskibe, eller for passagerskibe, der sejler fast på danske havne, idet de danske krav til disse skibe er på niveau med direktivets regler.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser. Den forøgede synsaktivitet vil indebære større byrder for rederierne. I øvrigt skønnes direktivet ikke at få umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg. Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.

(Løbenr. 4803)