

**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

22. november 2006

IS

Eksp.nr. 414587

/art-dep

**Samlet aktuelt notat vedr. Rådsmøde (Søtransport) den 11.-12.
December 2006.**

Notatet er desuden sendt til Folketingets Erhvervsudvalg til orientering.

1. Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europaparlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionsudvalget om midtvejsevaluering af programmet til fremme af nærskibsfart - KOM(2006) 380 af 13. juli 2006..... 2
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol - KOM(2005) 588 af 23. november 2005. 6
3. 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 13
4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94), KOM(2006) 111 – af 27. marts 2006 20
5. Forslag til Rådets beslutning om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations konsoliderede konvention om søfarendes arbejdsstandarder - KOM (2006) 288 af 15. juni 2006 23

1. Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europaparlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionsudvalget om midtvejs-evaluering af programmet til fremme af nærskibsfart - KOM(2006) 380 af 13. juli 2006

Resumé

Kommissionens meddelelse af 13. juli 2006 foretager en midtvejsevaluering af programmet til fremme af nærskibsfarten, der er fra 2003. Midtvejsevalueringen viser, at udviklingen går i den rigtige retning.

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom forslaget ikke har administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Meddelelsen forventes behandlet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens meddelelse af 13. juli 2006 foretager en midtvejsevaluering af programmet til fremme af nærskibsfarten fra 2003. For perioden 1995 til 2004 konstateres, at nærskibsfart er den eneste transportform, der i stigningstakt har kunnet hamle op med vejtransporten, idet nærskibsfartens transportarbejde er steget med 32 % mod vejtransportens 35 %. Målt ud fra det samlede transportarbejde tegnede nærskibsfarten sig for 42 % og vejtransporten sig for 44 % i 2004.

Det hurtigst voksende segment inden for nærskibsfarten har været containeriseret gods.

Det konstateres, at følgende forhindringer fortsat gør det vanskeligt for nærskibsfarten at udvikle sig hurtigere:

- Nærskibsfarten er endnu ikke fuldt integreret i den multimodale dør til dør transportkæde.
- Der er komplekse administrative procedurer.
- Nærskibsfart har også brug for højere havneeffektivitet og god adgang til havnenes baglande.

Programmet fra 2003 indeholdt 14 aktiviteter for at forbedre nærskibsfartens effektivitet og overvinde forhindringer for udviklingen. Aktiviteterne er grupperet i de tre områder:

1. Lovgivning

Området indeholder bl.a. tilpasninger af rapporteringskrav ved havneanløb, Marco Polo støtteprogrammet for udvikling af transportløsninger, in-

termodale lasteenheder, sømotorveje og nærskibsfartens miljøperformance.

2. Tekniske aktiviteter

Disse aktiviteter omfatter udarbejdelse af vejledninger m.v. for toldbehandling ved nærskibsfart, identificering af flaskehalse og løsning heraf, nye toldprocedurer med vægt på elektroniske løsninger samt forskning og teknologisk udvikling.

3. Operationelle aktiviteter

Administrative løsninger, der bl.a. sikrer, at der kun skal rapporteres ét sted (one stop), short sea shipping focal points (Søfartsstyrelsen i Danmark), Short Sea Promotion Centres (ved Europas Maritime Udviklingscenter i Danmark), nærskibsfartens image og statistisk information er omfattet heraf.

Kommissionens overordnede konklusion er, at programmet er mere end halvvejs i forhold til at blive opfyldt. Det konstateres samtidig, at der er behov for en forøget indsats på en række områder, herunder at integrere nærskibsfarten mere i den multimodale transportkæde og at udvikle effektiviteten i havnene.

Meddelelsen forventes behandlet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

Det foreløbige udkast til rådskonklusioner indeholder et ønske om at fortsætte udmøntningen af programmet, herunder arbejdet med den intermodale lasteenhed samt tilpasse og styrke det i henhold til midtvejsevalueringen. Heri indgår forhold som undersøgelse af behovet for en kvalitetsmærke for nærskibsfart som led i transportkæder, styrkelse af arbejdet med sømotorveje, samt reduktion og afskaffelse af forskellige former for individuelle kontroller for skibe, der kun sejler i nærskibsfart. Moderne monitoreringsudstyr, herunder Galileo satellitsystemet skal anvendes til at reducere disse kontroller. Reduktionen kan kun ske, såfremt skibene ikke forlader EU-landenes havområder, og den skal på samme tid tilgodese sikkerheden og reducere miljømæssige risici m.v.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en meddelelse, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant.

4. Gældende dansk ret

Meddelelsen har ikke lovgivningsmæssig baggrund.

5. Høring

Søfartsstyrelsen har foretaget en høring den 11. november 2005 i forbindelse med Kommissionens udarbejdelse af midtvejsevalueringen.

Efter modtagelse af udkast til rådskonklusioner har Danmarks Rederiforening anført, at det indeholder mange gode synspunkter. På nogle områder synes rederiforeningen dog ikke fuldt ud, at Kommissionen anerkender den positive udvikling i nærskibsfarten. Samtidig er rederiforeningen ikke enig i udkastets forslag om at undersøge behovet for et kvalitetsmærke for nærskibsfart som et led i transportkæder. Erhvervet finder endvidere, at de hidtidige erfaringer med Marco Polo programmet og sømotorveje ikke har demonstreret et behov for yderligere at intensivere disse programmer, som det danske rederierhverv betragter med skepsis. Endvidere kan forslaget i udkastet til konklusioner om nedbringelse af kontrol med skibe i nærskibsfart støttes, forudsat det sker på en ikke-diskriminatorisk måde og i overensstemmelse med internationale regler. Endelig kan rederiforeningen ikke støtte udviklingen af en intermodal lasteenhed, da den ikke har den nødvendige internationale kobling.

Meddelelsen er endvidere behandlet på et møde i Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold den 10. november 2006.

Der er ikke indkommet yderligere bemærkninger.

6. Andre landes holdninger

Meddelelsen og udkast til konklusioner er behandlet i rådsarbejdsgruppen (transport) den 14. november, hvor en række lande er på linie med Danmark. Drøftelserne ser derfor tilfredsstillende ud set i forhold til danske synspunkter, herunder forventes problematikken om intermodale lasteenheder nedtonet i rådskonklusionerne. Der forventes en yderligere behandling den 23. november 2006.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark er overordnet set positiv over for meddelelsen og rådskonklusionerne om programmet for fremme af nærskibsfarten. Danmark er endvidere enig i midtvejsevalueringens opfattelse af, at udviklingen går i den rigtige retning. Fra dansk side lægges der dog vægt på, at der ikke i rådskonklusionerne lægges op til at fremme Kommissionens direktivforslag om intermodale lasteenheder, ligesom der lægges vægt på, at tiltagene er i overensstemmelse med internationale regler og ikke er diskriminerende.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Meddelelsen medfører ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol¹ - KOM(2005) 588 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 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.*

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling.

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 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

¹ 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.

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 ankerpladser² 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 indberetningspligt³ 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.
- 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.

² Ankerpladser under havnenes jurisdiktion.

³ 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.

Detaljerne i det nye system afventer en endelig bearbejdning i det regionale Paris-MOU⁴ havnestatssamarbejde. Det er hensigten, at de herefter indarbejdes i direktivet gennem komité-procedure.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling baseret på et kompromisforslag udarbejdet af formandskabet.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet forventes at afgive udtalelse i april 2007, jf. traktatens artikel 251.

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.

⁴ Paris Memorandum of Understanding: Aftale om fælles ordning om havnestatskontrol indgået mellem 20 europæiske lande (herunder Rusland), samt Island og Canada.

- 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*. *Forslaget har endvidere været forelagt specialudvalget på et møde den 21. april 2006 og er behandlet på ny den 10. november 2006.*

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 brancheorganisation⁵, som udtrykker bekymring over for de skærpede bestemmelser om adgangsforbud samt offentliggørelsen af en ”sortliste” over rederier, som ofte får deres skibe tilbageholdt, idet foreningen i begge tilfælde finder kriterierne for stramme. Endelig opfordres der til, at Paris MOU samarbejdet tillægges større vægt af hensyn til de medlemmer, som ikke er en del af EU, herunder især Canada og Rusland.

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.

⁵ European Community Shipowners' Associations.

6. Andre landes holdninger

Overordnet er forslaget blevet positivt modtaget af medlemslandene. Der har været en række møder om forslaget i rådsarbejdsgruppen, men der er stadig mange uløste spørgsmål, som fortsat behandles. Det drejer sig primært om de dele af forslaget, der omhandler indførelsen af et nyt kontrolsystem, herunder samspillet mellem EU lovgivningen og Paris MoU ordningen samt fordelingen af kontrolbyrden landene imellem.

Der er bred tilslutning til, at direktivforslaget skal rumme det nye kontrolsystem, som er under færdiggørelse i Paris MoU. Principperne for det nye system er vedtaget, men fastsættelsen af en række underliggende parametre, der vil få væsentlig betydning for den praktiske implementering af systemet, udestår fortsat. Det drejer sig blandt andet om medlemsstaternes fleksibilitet i forhold til kravet om at sikre kontrol af alle relevante skibe, uanset hvor og hvornår de anløber havn. Forhandlingerne omkring denne del af forslaget foregår parallelt i Transportarbejdsgruppen og Paris MoU samarbejdet.

For at sikre en kvalificeret indkøring og tilpasning af det nye system har en del lande ønsket, at det nye kontrolsystem implementeres via en indfasningsperiode på 2-3 år, hvorefter systemet justeres på baggrund af de indhøstede erfaringer.

Forslagene om udvidelse af lodsers indberetningspligt ser nu ud til få den fornødne accept, mens prioritering af skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger har mødt betydelig modstand fra en række medlemsstaters side. Kun enkelte lande ud over Danmark har støttet Kommissionens forslag. Der ser dog ud til at kunne opnås 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, har flere lande udtrykt betænkelighed, idet de tvivler på, at dette er i overensstemmelse med folkeretten. Rådets juridiske tjeneste har fundet, at dette i visse tilfælde kan være tvivlsomt, hvorfor der arbejdes på at finde en løsning.

Der synes at være udbredt forståelse for det synspunkt, som man har bragt frem fra dansk side om, at havnene ikke behøver at foretage indberetninger uden for normal arbejdstid.

Endelig synes der at kunne opnås accept af en ordning, der indfører en sortliste for rederier med dårlige præstationer i havnestatskontrollerne, som baseres på objektive kriterier, der stiller rederierne ens.

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 indsejlerne 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 havnestatskontrolsystemet af ikke at følge lodsanbefalingerne. Fra dansk side finder man, at den mildere 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.

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. ***Vilkårene for udvikling og etablering af databasen er ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. 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.

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.

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 fællesskabslovgivning⁶.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 6. marts 2006 og ***ved samlenotat oversendt den 16. maj 2006.***

⁶ Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (Overvågningsdirektivet) m.v.

3. 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 grundnotat fremsendt den 3. maj 2006. Ændringerne 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 objektivi ansvar for transportøren⁷ 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 11.-12. december 2006 med henblik på fremlæggelse af 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.

⁷ Normalt den, der udfører transporten.

Hovedelementerne i Athen-konventionen af 2002 er en forhøjelse af ansvarsgrænserne for personskade til 400.000 SDR⁸ og indførelse af objektivt 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 objektivt 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 forsikrerne. 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

⁸ SDR: Special Drawing Rights, særlige trækingsrettigheder, svarer til ca. 9 kr. (kurs 901,47 den 28. februar 2006).

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 tilskadekomne 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 11.-12. december 2006 med henblik på fremlæggelse af fremskridtsrapport.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet forventes at afgive udtalelse i april 2007, jf. traktatens artikel 251.

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 befordring 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. *Forslaget har endvidere været forelagt specialudvalget den 21. april 2006 og den 10. november 2006.*

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. 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.

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 forhåndsudbetaling 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,.

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

Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 3. maj 2006.

4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94, KOM(2006) 111 – af 27. marts 2006

Notatet er revideret i forhold til grundnotat fremsendt den 11. maj 2006. Ændringerne er fremhævet.

Resumé

Med forslaget udstrækkes forbudet mod, at enkeltskrogede olietankskibe sejler med tung olie til og fra havne i EU til at gælde olietankskibe under EU medlemsstats flag, uanset hvor sejladsen foregår. Med forslaget kommer fællesskabsretten til at svare til den retsstilling, som EU medlemsstaterne har ønsket at få etableret internationalt, hvilket blandt andet fremgår af rådskonklusionerne fra det danske formandskab i 2002.

Forslaget har ingen lovgivnings-, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom forslaget ikke har konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 27. marts 2006 fremsat et forslag til ændring af forordningen om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94. Forslaget er samtidig fremsendt i dansk sprogversion.

Forslaget har til formål at ændre de gældende regler om dobbeltskrog for olietankskibe, således at forordningens bestemmelser nøje afspejler medlemsstaternes politiske intentioner, som de blandt andet er tilkendegivet i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i København i 2002.

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.

I oktober 2003 trådte en ændret forordning i kraft, der skulle fremskynde den oprindelige tidsplan for udfasningen af enkeltskrogede olietankskibe og forbyde transport af tunge olier i enkeltskrogede olietankskibe til eller fra havne i en af Den Europæiske Unions medlemsstater. Dette blev besluttet efter olietankeren PRESTIGEs forlis ud for Spaniens kyst.

På baggrund af blandt andet en stor indsats fra EU medlemsstaternes side, vedtog den internationale søfartsorganisation, IMO, i december 2003 reg-

ler stort set svarende til de europæiske regler. Der blev dog indsat nogle begrænsede undtagelsesbestemmelser i IMO, hvorved et land kunne tillade transporter med visse skibe inden for dets eget område eller andres områder (efter samtykke). EU reglerne forbyder anvendelsen af undtagelserne ved transport til og fra EU havn.

De 25 EU-medlemsstater, samt en række andre lande i verden, har besluttet ikke at ville benytte disse undtagelsesregler, heller ikke for skibe, under deres flag, som måtte sejle uden for EU. Dette fremførte det daværende italienske formandskab på vegne af samtlige EU-medlemsstater i forbindelse med vedtagelsen af de globale regler i IMO.

De eksisterende regler i forordningen medfører imidlertid, at enkeltskrogede tankskibe, der fører en EU medlemsstats flag, kan transportere tung olie, såfremt det blot ikke sejler til eller fra havne og offshoreterminaler i Fællesskabet.

Med forslaget forbydes enkeltskrogede olietankskibe under en EU medlemsstatsflag at sejle med tung olie, uanset hvor sejladsen foregår. Hermed udvides de eksisterende EU-regler om, at olietankskibe skal være dobbeltskrogede ved sådanne transporter til også at gælde transporter, der ikke går til og fra en EU havn. Dermed forbydes skibe under en EU medlemsstats flag at anvende de begrænsede undtagelsesmuligheder i de internationale regler, uanset at lande i andre dele af verden har besluttet at tillade disse skibe at transportere tung olie i områder under deres jurisdiktion.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet forventes at afgive udtalelse om forslaget i december 2006, jf. traktatens artikel 251.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen behandler ikke direkte spørgsmålet om nærhedsprincippet i sin begrundelse for forslaget.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt, idet der alene er tale om en ændring af eksisterende EU-forordning, der vil styrke overholdelsen af de globale regler – vedtaget af FN's internationale søfartsorganisation (IMO), og som har til formål at sikre miljøet mod olieforurening.

4. Gældende dansk ret

Den eksisterende forordning nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 er en del af gældende dansk ret.

5. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. *Forslaget er blevet behandlet på specialudvalgsmødet den 10. november 2006.*

Dansk Industri har oplyst, at man kan tiltræde den foreslåede danske positive position til forslaget.

Danmarks Rederiforening, Oliebranchens Fællesrepræsentation og Søfartens Ledere har oplyst, at man støtter forslaget.

Der har herudover ikke været bemærkninger.

6. Andre landes holdninger

Alle medlemslande, bortset fra Grækenland, støtter forslaget.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan støtte Kommissionens forslag. Danmark har været én af de drivende kræfter bag de globale regler om dobbeltskrog. Med Kommissionens forslag vil den formelle retsstilling i EU være i overensstemmelse med de politiske erklæringer, der er fremsat fra europæisk side i forskellige sammenhænge.

Fra dansk side finder man, at det vil sende et forkert signal og være utroværdigt, såfremt enkeltskrogede tankskibe under en EU medlemsstatsflag vil kunne transportere tung olie i andre dele af verden, mens vi i Fællesskabet har indført et forbud mod anløb af sådanne skibe, uanset flag.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil ikke medføre lovændringer og forventes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

Dobbeltskrogsreglerne har til formål at beskytte miljøet mod oliespild.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at få administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 11. maj 2006.

5. Forslag til Rådets beslutning om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations konsoliderede konvention om søfarendes arbejdsstandarder - KOM (2006) 288 af 15. juni 2006

Resumé

Forslaget til rådsbeslutning indebærer, at medlemsstaterne bemyndiges til at ratificere den konsoliderede konvention om søfarendes arbejdsstandarder "Maritime Labour Convention, 2006" (MLC), der blev vedtaget på FN's Internationale Arbejdsorganisations søfartskonference i februar 2006. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, da bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af Fællesskabets enekompetence. Denne ratifikation skulle ske inden udgangen af 2008.

Under drøftelserne er der sket en tilpasning, og efter formandskabets kompromisforslag skal medlemsstaterne bestræbe sig på at iværksætte de nødvendige foranstaltninger med henblik på at ratificere den konsoliderede konvention inden den 31. december 2010.

Forslaget vil ikke i sig selv få lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske konsekvenser eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Såfremt Danmark senere ratificerer ILO-konventionen vil dette evt. have begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling.

1. Baggrund og indhold

På FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) søfartskonference blev der den 23. februar 2006 vedtaget en konsolideret konvention om søfarendes arbejdsstandarder, "Maritime Labour Convention, 2006" (MLC).

Konventionen grupperer de søfarendes arbejdsstandarder under fem hovedområder. Det er minimumskrav for at kunne arbejde om bord, ansættelsesvilkår, indkvartering og forplejning, social sikring og velfærd samt anvendelse og opfyldelse af konventionens bestemmelser herunder indførelse af certifikatkrav, der dokumenterer kravenes opfyldelse. Derved klarlægges søfolks rettigheder, uanset hvilket flag deres skib sejler under, og der fastsættes de forpligtelser, der påhviler henholdsvis søfarende, skibsredere, flagstater, havnestater og arbejdskraftleverende stater.

Den indfører en bestemmelse om "ikke gunstigere behandling" for at sikre, at skibe fra en stat, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, som sejler under flag fra en stat, der har ratificeret den. Sådanne kendes fra en række af FN's søfartsorganisation, IMO's konventioner.

Der indføres særlige regler om ændring af dele af konventionen, der adskiller sig fra de regler, der gælder for ændring af gældende ILO-konventioner, og som i stedet ligner de tacit-procedurer (stiltiende acceptprocedure/ændringsprocedure uden en diplomatkonference), som kendes fra konventioner vedtaget i IMO. Et land kan dog fravælge de senere ændringer.

Konventionen er et væsentligt bidrag til skibsfartssektoren på internationalt plan, idet den i sin udformning tager hensyn til, at søfarende har brug for særlig beskyttelse på grund af skibsfartsindustriens globale karakter.

Kommissionens forslag indebærer, at Rådet bemyndiger medlemsstaterne til at ratificere konventionen om søfarendes arbejdsstandarder. En sådan bemyndigelse er nødvendig, da dele af konventionen, fx reglerne om hviletid, skriftlige ansættelsesbeviser og sociale sikringsordninger for personer med EU-bopæl, er dækket af fællesskabslovgivning. Det følger endvidere af forslaget, at medlemsstaterne skal iværksætte de nødvendige foranstaltninger med henblik på at deponere ratificeringsinstrumenter hos ILO's generaldirektør inden den 31. december 2008. Rådet vil følge op på fremskridtene med hensyn til ratificeringen inden juni 2008.

Forslaget til rådsbeslutning har hjemmel i TEF artikel 42, der kræver enstemmighed, samt artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første afsnit. Forslaget behandles efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Formandskabet har den 10. oktober 2006 under forhandlingerne i Rådets transportarbejdsgruppe fremlagt et kompromisforslag, der bl.a. indebærer, at medlemslandene - i modsætning til Kommissionens oprindelige forslag - nu udelukkende bemyndiges til at ratificere konventionen. Endelig indebærer kompromisforslaget, at medlemsstaterne skal tilstræbe, at ratificere konventionen inden den 31. december 2010.

Det oplyses i forslaget til rådsbeslutning, at en væsentlig årsag til forslaget er, at MLC's bestemmelser om koordinering af sociale sikringsordninger berører udøvelsen af Fællesskabets enekompetence. Andre dele af MLC's omfattende regulering er fælleskompetence eller ikke omfattet af fællesskabslovgivningen.

I konventionen holdes flagstaten og bopælslandet ansvarlig for forskellige dele af den sociale lovgivning. Efter EU-lovgivningen er det imidlertid for søfarende med bopæl i EU-landene normalt flagstatens socialsikringslovgivning, der er gældende i henhold til forordning (EØF) nr. 1408/71 og forordning (EF) nr. 883/2004. Konventionen indeholder bestemmelser, der sikrer, at den gældende EU-lovgivning på dette område kan opretholdes.

Det kan endelig oplyses, at Kommissionen med baggrund i vedtagelsen af MLC har udsendt en meddelelse om styrkelse af søfarendes arbejdsstandarder - KOM (2006) 287.

Formålet hermed er at iværksætte første fase af den officielle høring af arbejdsmarkedets parter efter proceduren i EF-traktatens artikel 138, stk. 2, for at konstatere, om det er hensigtsmæssigt at indarbejde konventionens relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen. I så fald vil Kommissionen efterfølgende høre arbejdsmarkedets parter om indholdet af enhver foranstaltning, der påtænkes truffet i henhold til TEF artikel 138, stk. 3.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.-12. december 2006 med henblik på generel indstilling.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets udtalelse, jf. TEF artikel 251, foreligger endnu ikke.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, som det fremgår af det foranstående, at forslaget til rådsbeslutning delvis falder ind under Fællesskabets enekompetence, og henviser i denne forbindelse til EF-domstolens praksis. Som følge heraf finder subsidiaritetsprincippet ikke anvendelse. Regeringen er enig i denne vurdering.

4. Gældende dansk ret

Forslaget til rådsbeslutning indebærer ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser. Konventionens område dækker dog en række love, herunder sømandsloven, lov om offentlig sygesikring mv. med tilhørende bekendtgørelser.

5. Høring

Forslaget har været sendt til høring blandt søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Forslaget har endvidere været behandlet på møde i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål den 10. november 2006.

Der er modtaget fælles høringssvar fra Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe. De 3 rederiforeninger mener, at man bør gennemføre en ratifikation af MLC hurtigst muligt, og kan på denne baggrund tiltræde, at Danmark støtter formandskabets kompromisforslag og vil kunne støtte lignende kompromisforslag, der kan få bred støtte med det sigte, at der skabes bred opbakning blandt medlemslandene til ratifikation, således at MLC kan træde i kraft på globalt plan.

De 3 foreninger har samtidigt oplyst, at Kommissionen som led i den sociale dialog på fællesskabsplan har stillet en række spørgsmål til de sociale parter på søfartsområdet. Den europæiske rederiforening (ECSA) har meddelt Kommissionen, at man er indstillet på at indgå i forhandlinger for at afklare, om der kan ske implementering af MLC via en aftale mellem de sociale parter, men at dette må ske på en række betingelser. Det drejer sig blandt andet om, at sådanne drøftelser ikke må forhindre ratifikation fra medlemsstaternes side, ligesom det påpeges, at potentiel overførsel af kompetence til Kommissionen skal undersøges af medlemslandene som værende dem, der primært påvirkes heraf.

Søfartens Ledere har oplyst, at man er meget positiv over for en styrkelse af de nationale medlemsstaters implementering af MLC. Foreningen mener, at det er væsentligt, ikke alene fra et arbejdstagersynspunkt, men for Fællesskabets konkurrencedygtighed og økonomi, at der skabes ensartede regler på området. Det er ligeledes væsentligt for arbejdskraftens bevægelighed, at der sikres ensartet implementering og fortolkning af konventionens regler. Foreningen er derfor af den opfattelse, at en sådan bedst sikres inden for Fællesskabets myndighed, idet dette system ligeledes kan sikre ensartet og stringent håndhævelse af reglerne i såvel flagstat som havnestat.

Der har ikke herudover været bemærkninger til forslaget.

6. Forhandlingssituationen

Der er bred enighed mellem medlemslandene om Formandskabets kompromisforslag. Et land har dog taget forbehold for den del af forslaget, der vedrører spørgsmålet om arbejdet med ratifikation, som man fortsat finder for forpligtende.

Kommissionen foretrækker den oprindeligt fremsatte tekst til rådsbeslutning med enkelte mindre justeringer, men kan acceptere, at man anvender en tekst, der svarer til ordlyden i rådsbeslutningen, der bemyndigede medlemslandene til at ratificere Bunkerskonventionen

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at der bør sendes et utvetydigt signal til omverdenen om EU-landenes vilje til at ratificere hurtigst muligt. Det er derfor vigtigt at fastholde ønsket om EU-landenes ratifikation inden udgangen af 2008. Kun Frankrig støtter Kommissionen.

7. Dansk holdning

Fra dansk side støtter man det finske formandskabs kompromisforslag, og vil i øvrigt kunne tiltræde lignende kompromisforslag, der sikrer en bred opbakning blandt medlemslandene. Det vil give en bedre mulighed for, at en række lande vil kunne gennemføre ratifikationen inden for den fastsatte tidsfrist og dermed sikre, at konventionen træder i kraft på globalt plan.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forpligter ikke Danmark til at ratificere ILO-konventionen. Hvis Danmark ratificerer ILO-konventionen, vil det formentlig have begrænsede statsfinansielle konsekvenser; først og fremmest fordi konventionen indebærer, at myndighederne skal kontrollere, at konventionens bestemmelser overholdes på skibene og skal udstede certifikater som dokumentation for overholdelsen.

Der vil blive redegjort nærmere for de statsfinansielle konsekvenser, i forbindelse med at en eventuel lovgivning, der åbner mulighed for en dansk ratifikation, fremsættes for Folketinget.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ikke i sig selv administrative konsekvenser for erhvervslivet.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.