



SAMLENOTAT

1. november 2016
16/07995-1
tda-dep

Passagerskibssikkerhedspakken

1. Resume

Passagerskibssikkerhedspakken skal forenkle reglerne og lette de administrative byrder for de danske og europæiske færgereheder, som er en integreret del af infrastrukturen i Danmark og EU.

Den efterfølgende implementering i Danmark vil betyde regelændringer for de ca. 65 danske færgeruter, der årligt transporterer ca. 30 mio. passagerer rundt i Danmark.

Formålet med forslagene i passagerskibssikkerhedspakken er at opdatere og ajourføre regler for konstruktion af passagerskibe, regler for inspektion af visse passagerskibe og reglerne for registrering af de ombordværende på passagerskibe, således af disse bliver lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau for passagerskibe øges.

Passagerskibsdirektivet betyder, at passagerskibe under 24 meter, traditionelle skibe og skibe, der transporterer vindmøllearbejdere, overgår til national regulering, og det præciseres, at direktivet kun omfatter skibe bygget i ikke-brændbare materialer.

Inspektionsdirektivet vil opretholde det eksisterende sikkerhedsniveau samtidig med, at overlap mellem de forskellige former for tilsyn reduceres. Herudover fjernes det forældede koncept vedrørende værtsstat, og det tydeliggøres, at de to årlige inspektioner skal finde sted med regelmæssige, halvårslige mellemrum.

Passagerregistreringsdirektivet har til formål at harmonisere EU's retlige ramme for registrering af de ombordværende på passagerskibe. Herudover søger direktivet at digitalisere rapporteringsprocessen.

Der forventes behov for tilpasning af de danske regler på området, som er gennemført i dansk ret.

Pakken skønnes samlet set ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser. Forslaget vurderes primært at have positive administrative og erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der forventes mindre statsfinansielle konsekvenser forbundet med at tilpasse den danske rapporteringsplatform i forbindelse med registrering af passagerer, ligesom rederierne skal tilpasse eller etablere tilsvarende IT-systemer. Pakken vurderes desuden at medføre en højere grad af gennemsigtighed i reglerne for passagersejlad.

Regeringen stiller sig positiv over for passagerskibssikkerhedspakken og støtter tiltag, som vil fastholde et højt sikkerhedsniveau, forenkle gældende EU-regler og styrke et indre marked for passagersejlad.

2. Baggrund

Kommissionen har den 6. juni fremsendt forslag til passagerskibssikkerhedspakken. Pakken består af:

- Forslag om ændring af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om sikkerhedsregler og standarder for passagerskibe 2009/45/EF.
- Forslag om et nyt direktiv til afløsning af det eksisterende direktiv 1999/35/EF, samt overførsel af en række bestemmelser fra det eksisterende direktiv til havnestatskontrol 2009/16/EF.
- Forslag om ændring af Rådets direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne.

Udover direktiverne tilsigtes der konsekvensrettelser i Meldepligtsdirektivet og Havnestatskontroldirektivet.

Passagerskibssikkerhedspakken er oversendt til Rådet den 6. juni 2016 i dansk sprogversion. Forslagene er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Passagerskibssikkerhedspakken er en opfølgning på kvalitetskontrollen (REFIT) af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, som blev gennemført i perioden 2014 – 2015, og som har afdækket et potentiale for opdatering og forenkling af reguleringen på området for sikkerhed for passagerskibe.

Passagerskibsdirektivet har til formål at revidere direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

Inspektionsdirektivet har til formål at udarbejde et nyt direktiv om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af bil- og jernbanefærger og højhastighedspassagerfartøjer til afløsning af det eksisterende direktiv 1999/35/EF.

Passagerregistreringsdirektivet har til formål at revidere direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe.

Kommissionen ønsker overordnet at levere en tydelig, enkel og ajourført retlig ramme, der giver bedre adgang til oplysningerne, og som er lettere at overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau øges.

3. Formål og indhold

Formålet med passagerskibssikkerhedspakken er at forenkle og strømline EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed med henblik på at;

- a. fastholde EU-reglerne, hvor det er hensigtsmæssigt og proportionelt,
- b. sikre, at reglerne gennemføres korrekt og
- c. fjerne potentielt overlappende forpligtelser og uoverensstemmelser mellem indbyrdes beslægtede retsakter.

Der er tale om den væsentligste ændring af reglerne for passagerskibe siden 1998. Ændringerne har som hovedformål at lette de administrative byrder for de danske og europæiske færgerederier, som er en integreret del af infrastrukturen i Danmark og EU.

Den efterfølgende implementering i Danmark vil betyde regelændringer for de ca. 65 danske færgeruter, der årligt transporterer ca. 30 mio. passagerer rundt i Danmark. Der er således tale om væsentlige ændringer for de danske færgerederier og reglerne for en integreret del af Danmarks infrastruktur. De danske fergeselskaber er p.t. Danske Færger, Mols-Linien, Scandlines, HH Ferries, Fergeselskabet Læsø K/S, Småøernes Fergeselskab. Derudover sejler bl.a. DFDS færger i andre europæiske lande.

Desuden vil der efterfølgende skulle tages stilling til, hvordan mindre passagerskibe under 24 meter skal reguleres i Danmark, da passagerskibssikkerhedspakken overlader det til medlemslandene selv at fastsætte reglerne herfor fremadrettet.

Passagerskibsdirektivet

Direktivet har sin oprindelse i 1998 og blev gennemført for at opnå et højt sikkerhedsniveau og for at styrke det indre marked for handel med passagerskibe og passagersejls ved at fastsætte harmoniserede sikkerhedsstandarder på et hensigtsmæssigt niveau for passagerskibe og -fartøjer i indenrigsfart.

Ved dette direktiv blev bestemmelserne i den internationale konvention for sikkerhed til søs (SOLAS-konventionen), som fastlægger de detaljerede tekniske krav for bygning af fartøjer, stabilitet, brandsikring og redningsudstyr, indarbejdet til at gælde for indenrigsfart i EU.

Reglerne finder anvendelse på skibe bygget af stål og tilsvarende materialer og på højhastighedsfartøjer. Det indeholder desuden specifikke krav vedrørende adgang for og offentlig information til bevægelseshæmmede personer.

Kommissionens review af direktivet viste, at det har ført til et fælles, højt sikkerhedsniveau i hele EU. Kommissionen finder imidlertid, at gennemførelsen af det foregående direktiv fra 1998 har givet anledning til en række spørgsmål vedrørende tydeligheden og hensigtsmæssigheden af visse af dets definitioner, anvendelsesområde og procedurer.

Derudover er vigtige sikkerhedsaspekter for små skibe med en længde på under 24 meter ikke blevet harmoniseret i det oprindelige direktiv fra 1998. Begrundelsen er, at disse skibe er mere følsomme over for lokale driftsforhold, og derfor har det været et ønske om at regulere dem nationalt.

Reviewet viste også, at en række medlemsstater certificerer aluminiumsskibe i henhold til dette direktiv, mens nogle få andre ikke gør det. Dette skaber ifølge Kommissionen en uensartet situation, der underminerer målet om at opnå et fælles, højt sikkerhedsniveau for passagerer, der sejler indenrigs i EU-medlemsstater.

Ved forslaget ændres og præciseres anvendelsen af direktiv 2009/45/EF. Passagerskibe med en længde på under 24 meter, offshore-servicefartøjer, sejlskibe, samt traditionelle skibe, som f.eks. vikingskibe og bevaringsværdige skibe, udelukkes fra anvendelsesområdet for direktivet. Herefter vil disse udelukkende være underlagt national regulering. Desuden præciseres det, at aluminium er et materiale, der svarer til stål, når det er korrekt brandisoleret.

Endvidere præciseres og forenkles definitionen af havområder i direktivet.

Endelig indebærer forslaget, at direktivet kan tilpasses til de ændringer, der følger af Lissabontraktaten, for så vidt angår de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Herunder indgår forslag om, at internationalt vedtagne ændringer til den skibstekniske del af direktivet (bilag til direktivet) kan implementeres ved brug af delegerede retsakter.

Inspektionsdirektivet

Direktivet fastsætter en række typer af inspektioner vedrørende særlige sikkerhedsmæssige egenskaber for ro-ro-færger (bil- og jernbanefærger) og højhastighedsfartøjer (HSC).

Kommissionen finder, at selv om den særlige inspektionsordning for disse fartøjer fortsat er nødvendig, er kravene i dette direktiv ikke længere tidssvarende.

Derudover er havnestatskontrollen blevet styrket, især efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol, der indførte en risikobaseret tilsynsordning og fastsætter, at medlemsstaterne skal foretage et minimum antal inspektioner af skibe i højrisikogruppen.

Den retlige ramme giver mulighed for, at en havnestatskontrolinspektion erstattes af et syn i medfør af det eksisterende direktiv. I dag er der ifølge Kommissionen et stort flertal af medlemsstater, som kombinerer eller erstatter nogle af de inspektioner, der kræves i henhold til det eksisterende direktiv med enten flagstatssyn og havnestatskontrolinspektioner.

Denne praksis gør gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet problematisk blandt andet på grund af, at der er forskelligt omfang af disse inspektioner og forskriftsmæssige overlap. Kommissionen foreslår derfor at opdatere, tydeliggøre og forenkle de nuværende krav til syn for ro-ro færger og HSC, samtidig med at der opretholdes samme grad af sikkerhed og centrale gennemførelsesmekanismer.

Dette er i tråd med indsatsen for smartere regulering i EU og sigter mod yderligere at rationalisere de nationale myndigheders kontrolindsats og mod at maksimere den tid, som skibet kan udnyttes kommercielt.

Direktivets vigtigste indhold er at fastsætte, at skibe, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, inspiceres to gange om året med et vist tidsinterval mellem inspektioner, og at en af disse inspektioner skal være en inspektion under drift på en fast rute. Det bliver desuden fastsat, at medlemsstaterne, hvis de ønsker det, kan kombinere inspektionen med et flagstatssyn, der vil skulle udføres for et fartøj hvert år.

Herudover bringes bestemmelserne om inspektionsrapporter, forbud mod sejlads, klageadgang, omkostninger, inspektionsdatabasen og sanktioner i overensstemmelse med dem, der er fastsat i direktivet om havnestatskontrol. I den forbindelse fjerner man det forældede koncept vedrørende værtsstat.

Endelig gennemføres der supplerende ændringer af direktivet om havnestatskontrol for at sikre, at det nuværende indhold og inspektionshyppigheden for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes.

Passagerregistreringsdirektivet

Direktivet er fra 1998 og indeholder bestemmelser om optælling og registrering af passagerer og besætning om bord på passagerskibe, som sejler til og fra havne i EU.

Det har til formål at sikre, at passagerens sikkerhed ikke bringes i fare som følge af, at det højst antal tilladte personer om bord overskrides, og at der kan sættes effektivt ind med eftersøgnings- og redningsaktioner i tilfælde af en ulykke.

Siden 1998 er der imidlertid andre EU-retsakter og internationale konventioner, som omhandler lignende spørgsmål, der er trådt i kraft, og der er også udviklet nye teknologier og løsninger.

Det har medført stadigt mere komplekse og overlappende lovbestemmelser vedrørende optælling og registrering af de ombordværende samt meddelelse af oplysningerne herom.

Selv om en effektiv eftersøgnings- og redningsaktion forudsætter, at der straks er adgang til præcise oplysninger om de ombordværende, har det ifølge Kommissionen i praksis ikke altid været tilfældet.

Ifølge de gældende krav skal oplysningerne opbevares i rederiets system og skal – til enhver tid – straks kunne videregives til den kompetente myndighed med ansvar for eftersøgnings- og redningsaktionen.

I Danmark er samtlige færgeruter omfattet af de nuværende regler om passagerregistrering. Flertallet af skibene er omfattet af de forenklede regler, hvor der alene skal ske registrering af antallet af ombordværende passagerer. 3-4 rederier og 6-7 færgeruter er omfattet af reglerne om udvidede oplysninger.

Reglerne har ikke taget højde for udviklingen af fælles maritime meldesystemer som SafeSeaNet og Single National Window, og den forsinkelse der kan ligge i, at den nationale kompetente myndighed skal kontakte rederiet i tilfælde af en nødsituation.

Endvidere indeholder de registrerede data ikke altid oplysning om nationalitet (dvs. udover oplysninger om navn, alder og køn), hvilket kan gøre det vanskeligere at yde bistand til ofrene og deres pårørende.

Operatører, som allerede videregiver sådanne oplysninger til National Single Window, kan herudover blive udsat for dobbelte meldesystemer.

Dette er blevet påpeget af flere medlemsstater. Endvidere viser erfaringer fra gennemførelsen, at der er en række tvetydige definitioner og temmeligt indviklede krav, hvilket gør det vanskeligt at overvåge og håndhæve nogle af bestemmelserne.

Direktivet foreslås derfor ajourført, præciseret og harmoniseret fsva. optælling og registrering af passagerer og besætning om bord på passagerskibe, samtidig med at det sikkerhedsniveau, som kravene tilstræber, fastholdes.

Forslaget ændrer de tilhørende definitioner og krav. Det drejer sig konkret om følgende:

- at fjerne krav om dobbeltmeddelelse af krævede passageroplysninger og justere meldekravene for alle operatører,
- at undgå overlapninger og – for sejlads over 20 sømil – kræve, at passagerernes nationalitet registreres og videregives til den kompetente myndighed, idet der bruges samme midler og kriterier som dem, der gælder for registrering og videregivelse af allerede krævede oplysninger om navn, alder osv.,
- at præcisere definitionerne af kravene om registrering af passagerer, såsom sejladsens længde,
- at fjerne kravet om godkendelse af passagerregistreringssystemer, samt
- at strømline mekanismen til meddelelse af fritagelser/tilsvarende krav.

De skærpede krav, som er indeholdt i direktivforslaget, kan medføre, at yderligere et antal indenrigs-færgeruter vil blive omfattet af de udvidede registreringskrav.

Forslaget vil medføre en konsekvensrettelse i Meldepligtsdirektivet og dermed ændringer til den danske implementering af National Single Window-systemet, som varetages af Forsvarsministeriet.

For længere ruter tilføjes oplysningerne om de ombordværendes nationalitet.

Direktivet skal føres ajour i overensstemmelse med den juridiske udvikling inden for beskyttelse af personoplysninger, navnlig forordningen om databeskyttelse, da det er de nugældende regler ikke fremgår, hvor længe rederierne skal opbevare de personfølsomme oplysninger.

Kommissionens erfaringer fra gennemførelsen har vist, at den periode, oplysningerne opbevares i, er meget forskellig fra medlemsstat til medlemsstat – fra timer til uger til måneder efter rejsen er (vel) tilendebragt. Det foreslås derfor at fastlægge opbevaringsperioden i dette direktiv.

Selv om det fastsættes i direktivet, at rederiernes registreringssystemer skal beskyttes mod tilfældig eller ulovlig tilintetgørelse eller bortkomst og mod ubeføjet ændring, udlevering eller adgang, henvises der ikke til EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger, og der gives ingen garanti for, at personoplysningerne er tilgængelige. Forslaget vil derfor være en forbedring i beskyttelsen af personoplysninger.

Derudover erstatter forslaget kravet om, at rederier skal opbevare oplysningerne med et krav om, at de skal videregive sådanne oplysninger til National Single Window.

På anmodning kan eftersøgnings- og redningsmyndighederne i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke få øjeblikkelig adgang til oplysningerne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Transportudvalget i Europa-Parlamentet er udpeget, men de har endnu ikke udtalt sig om forslaget. Passagerskibsdirektivet og inspektionsdirektivet ventes sat på transportudvalgets dagsorden i februar 2017.

5. Nærhedsprincippet

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da et fælles sikkerhedsniveau ikke kan nås udelukkende med en indsats på medlemsstatsniveau. Passagerskibssikkerhedspakken er primært udarbejdet på grundlag af internationale krav og motiveret af et antal ulykker med passagerskibe, hvor menneskeliv er gået tabt. Passagerer, der rejser inden for EU, har ret til at forvente det samme sikkerhedsniveau, uanset hvilken type skib eller tjeneste de anvender. Passagerskibssikkerhedspakken vil desuden være med til at sikre, at der fortsat er lige konkurrencevilkår i EU-farvande for alle operatører uanset deres nationalitet, uanset skibets og fartøjets flag, og uden at der skelnes mellem internationale ruter og indenrigsruter.

6. Gældende dansk ret

Passagerskibsdirektivet

Området er i dag reguleret under lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014).

Det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret i en række bekendtgørelser under fællestitlen ”Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart”, hvor den centrale er bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011.

Inspektionsdirektivet

Området er i dag reguleret under lov om sikkerhed til søs og det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 9734 af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer.

Passagerregistreringsdirektivet

Området er i dag reguleret under lov om sikkerhed til søs og det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 9747 om optælling og registrering af de ombordværende i passagerskibe af 15/12/1998.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Passagerskibsdirektivet

En vedtagelse af forslaget vil kræve at Søfartsstyrelsen tilpasser Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om meddelelser D særligt med hensyn til sikkerhedsstandarder for passagerskibe under 24 meter i længde.

Inspektionsdirektivet

En vedtagelse af forslaget ventes at give behov for at udarbejde en ny bekendtgørelse til afløsning af bekendtgørelse nr. 9734 af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer, samt behov for at foretage konsekvensrettelser i bekendtgørelse nr. 1195 af 12. november 2014 om havnestatskontrol af skibe.

Passagerregistreringsdirektivet

En vedtagelse af forslaget ventes at give behov for at foretage en revision af bekendtgørelse nr. 9747 af 15. december 1998 om optælling og registrering af de ombordværende i passagerskibe. Herudover forventes en mindre konsekvensrettelse i bekendtgørelse nr. 1195 af 12. december 2014 om havnestatskontrol af skibe.

Økonomiske konsekvenser

Passagerskibssikkerhedspakken skønnes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget.

For passagerregistreringsdirektivet forventes mindre statsfinansielle konsekvenser for at implementere de nødvendige ændringer i National Single Window. Forsvarsministeriet, som driver og finansierer dette IT-system, har på det foreliggende grundlag skønnet omkostningerne til omtrent 0,5 mio. kr.

Passagerskibssikkerhedspakken skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsstyrelsen har vurderet, at de enkelte lovforslag hver for sig medfører administrative konsekvenser under 4. mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Pakken vurderes samlet at indeholde positive konsekvenser for erhvervslivet. Inspektionsdirektivet fordi tilsynet med de berørte skibe forventes at kunne afvikles mere effektivt ved den forudsete reduktion af overlap mellem individuelle inspektioner.

For registreringsdirektivet er det på det foreliggende grundlag ikke muligt at vurdere de samlede konsekvenser for erhvervslivet nærmere. Forslaget forudses at medføre omstillingsomkostninger for erhvervet på IT-området.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Passagerskibssikkerhedspakken indeholder en række forenklinger, såsom retlig klarhed, retssikkerhed og enkelhed, bl.a. som resultat af præciseringen af de enkelte direktivers anvendelsesområde og den enklere definition af havområder, som vurderes at være til fordel for erhvervet, idet det vil medføre større gennemsigtighed i reglerne på området for sikkerhed på passagerskibe. Derudover vurderes passagerregistreringsdirektivet at medføre en forbedring af beskyttelsen af personoplysninger.

Passagerskibssikkerhedspakken skønnes at have positiv indvirkning for beskyttelsesniveauet i Danmark og i Europa.

8. Høring

Passagerskibssikkerhedspakken er sendt i høring i EU Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 8. juni 2016 med frist den 22. juni 2016.

Passagerskibsdirektivet

Der er modtaget høringsvar fra Dansk Erhverv, som ikke har nogen kommentarer, samt fra Skibsmæglerforeningen som ser nogle gråzoner til afklaring om de såkaldte workboats, der benyttes til at bringe personer til og fra havvindmøller eller bringer passagerer og personale til og fra krydstogtskibe på reden.

Endelig finder Rederiforeningerne det positivt, at EU har iværksat processen med at se på passagerskibsdirektiverne for at vurdere behovet for evt. opdateringer. Med hensyn til erhvervsøkonomiske konsekvenser har det ikke på nuværende tidspunkt været muligt for Rederiforeningerne at kvantificere det. De i direktivet foreslåede ændringer giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger, ud over at Rederiforeningerne finder det positivt, at det præciseres, at offshore-servicefartøjer for vindmølleparker falder uden for direktivets anvendelsesområde, samt at der sker en forenkling af havområderne.

Inspektionsdirektivet

Der er modtaget høringsvar fra Dansk Erhverv og Skibsmæglerforeningen, som ikke har nogen kommentarer.

Endelig finder Rederiforeningerne det positivt, at EU har iværksat processen med at se på passagerskibsdirektiverne for at vurdere behovet for evt. opdateringer.

Med hensyn til erhvervsøkonomiske konsekvenser har det ikke på nuværende tidspunkt været muligt for Rederiforeningerne at kvantificere det. De i dette direktiv foreslåede ændringer giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger, og Rederiforeningerne finder, at ændringerne synes at være en naturlig konsekvens af den udvikling, der har været siden implementeringen af det oprindelige direktiv, og de vil være med til at gøre regelsættet mere overskueligt.

Passagerregistreringsdirektivet

Der er modtaget høringsvar fra Dansk Erhverv som ikke har nogen kommentarer, samt fra Skibsmæglerforeningen som ønsker at gøre opmærksom på de udfordringer, systemet vil få, hvis der med korte varsler skal indrapporteres passagerer ombord, da der er tale om mange passagerer på årsbasis.

Rederiforeningerne finder det positivt, at EU har iværksat processen med at se på passagerskibsdirektiverne for at vurdere behovet for evt. opdateringer. Med hensyn til erhvervsøkonomiske konsekvenser har det ikke på nuværende tidspunkt været muligt for Rederiforeningerne at kvantificere det.

Specielt med hensyn til dette passagerregistreringsdirektivet savner Rederiforeningerne dokumentation for, at den øgede sikkerhed forslaget vil skabe for passagerne i tilfælde af en ulykke, tilsvarende de omkostninger og administrative byrder forslaget vil påføre rederierne. Endvidere mener Rederiforeningerne, at forslaget vil besværliggøre rejsen for passagerne, særligt for de ruter, som er lige over 20 sømils-grænsen.

Rederiforeningerne har også svært ved at se værdien i, at passagerantallet skal indrapporteres til National Single Window/SafeSeaNet, det såkaldte digitaliseringspotentiale. Rederierne har allerede investeret i systemer til registrering af passagerne. Endelig er det også værd at nævne, at rederierne ikke umiddelbart har de bedste erfaringer med National Single Window, så det kan være svært at se dette som en administrativ lettelse for rederierne.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har i forhandlingerne generelt været opbakning til passagerskibssikkerhedspakken, og der har været enighed om de generelle principper.

Det drøftes, hvorvidt aluminium kan siges at være ækvivalent med stål eller ej. Størstedelen af medlemslandene ønsker materialet omfattet af direktivet, således at reglerne for skibssikkerhed gælder for alle passagerskibe, uagtet hvilket materiale det er fremstillet af.

Desuden ønsker et overvejende flertallet af medlemslandene, at sejlskibe og offshore-servicefartøjer undtages fra direktivet.

I forhold til forslaget om passagerregistrering drøftes det, hvorvidt forslaget giver tilstrækkelig beskyttelse af personoplysninger, og om behovet for at inddrage specielt mindre passagerskibe, som ikke tidligere har været pålagt elektronisk indberetning til myndighederne. Endvidere er der rejst tvivl om de foreslåede rapporteringsplatforme er egnede til formålet, herunder er tilstrækkeligt robuste.

De centrale punkter i forhandlingerne er:

- at fastlægge omfanget af skibe, som skal inddrages i passagerregistreringen,
- at fastlægge en nem og robust registreringsordning,
- at balancere den administrative byrde, så den er håndterbar også for mindre passagerskibe,
- at fastholde skibets adgang til oplysningerne, så længe der er behov herfor,
- at beslutte om eventuelle fritagelser sker ud fra en sikkerhedsmæssig afvejning alene, eller om der også skal tages hensyn til konkurrencesituationen,

- at finde en afpasset tilgang til håndhævelsen af det reviderede direktiv, og
- at finde en hensigtsmæssig implementeringsperiode, så erhvervet får en reel mulighed for at tilpasse sig ændringerne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter generelt tiltag vedrørende reglerne for passagersejlad, som bidrager til fastholdelsen af et højt sikkerhedsniveau, til forenkling af gældende EU regulering, og herunder lette administrative byrder, samt til gennemførelsen af et velfungerende indre marked. Herudover støttes generelt en global regulering af sikkerheden til søs.

For passagerskibsdirektivet vil regeringen arbejde for, at der er samme sikkerhedsniveau ved passagersejlad, uanset hvilket materiale et passagerskib er lavet af samt for, at det nuværende sikkerhedsniveau for eksisterende passagerskibe kan opretholdes.

Regeringen stiller sig derfor positiv over for direktivudkastet og vil kunne støtte en tiltrædelse, såfremt sikkerhedsniveauet ved passagersejlad fastholdes. Regeringen mener principielt, at alle passagerskibe burde omfattes. Praksis har dog vist, at passagerskibe under 24 meter hovedsageligt reguleres under nationale regler, da små passagerskibe er mere følsomme over for de lokale driftsforhold, som de sejler under. Med hensyn til sejlskibe så vil disse, ligesom i dag, falde under national regulering og dermed også under den nationale vurdering af, hvad der er et ægte sejlskib, og hvad der er et passagerskib udstyret med sejl.

Regeringen kan derfor acceptere, at sejlskibe, samt passagerskibe under 24 meter ikke bliver omfattet af direktivet, da denne justering i praksis bevarer status quo, og endvidere holdes offshore-servicefartøjer ude af direktivet, da passagerskibsreglerne ikke tilvejebringer optimal sikkerhed for det operationsmønster sådanne skibe har, hvor de bl.a. anløber vindmøller på åbent hav.

For inspektionsdirektivet finder regeringen det positivt at undgå overlap af inspektioner, hvilket kan reducere de administrative byrder for de berørte virksomheder og lægger samtidig vægt på, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.

Regeringen stiller sig derfor positiv over for direktivudkastet og vil kunne støtte en tiltrædelse, såfremt de udestående tekniske knaster bliver løst tilfredsstillende.

For passagerregistreringsdirektivet stiller regeringen sig positiv over for direktivudkastet og vil arbejde for at afklare konsekvenserne af den øgede

anvendelse af National Single Window for derved at kunne sikre erhvervet imod unødvendige administrative konsekvenser for rederierne. Der vil i forlængelse heraf blive arbejdet for at finde hensigtsmæssige løsninger for mindre passagerskibe, som alene opererer på korte ruter i beskyttede farvande.

Regeringen arbejder i øvrigt for at opretholde det samme sikkerhedsniveau ved passagersejls overalt i Europa, samtidig med at inspektionsindsatsen optimeres med henblik på at lette de administrative byrder for erhvervslivet. Regeringen vil arbejde for et robust rapporteringssystem, som indeholder en hensigtsmæssig rapporteringsplatform også for mindre passagerskibe, og som ikke medfører væsentligt øgede administrative byrder for de involverede.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.