

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

7. februar 2006

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

Resumé

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

Forslaget er en ændring og udvidelse af det gældende direktiv 2002/59/EF om overvågning af skibe, som gennemsejler Fællesskabets farvande, og/eller besejler Fællesskabets havne med farligt eller forurenende gods.

Forslaget skønnes at kræve lovændring. Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser, men vurderes at have en positiv miljømæssig virkning. Forslaget skønnes endvidere ikke at indeholde nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet, og vil indebære økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 7,2 mio. kr.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke. I modsætning til ERIKA I og ERIKA II pakkerne er den 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er imidlertid fortsat målrettet forebyggelse af ulykker til søs samt at sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på sådanne ulykker.

Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (overvågningsdirektivet) indgår som et af søsikkerhedspakkens 7 konkrete forslag til retsakter. Forslaget er den 13. januar 2006 fremsendt i dansk sprogversion. Forslaget er fremlagt med hjemmel i

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

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

Det væsentligste indhold af forslaget er:

Der er allerede i henhold til det gældende overvågningsdirektiv en forpligtigelse til elektronisk dataudveksling om farlig og forurenende last mellem medlemslandene. Denne forpligtigelse skal ifølge forslaget fremover opfyldes ved anvendelse af **SafeSeaNet**, som vil blive et grundlæggende informationsudvekslingssystem i Fællesskabet. SafeSeaNet er udviklet af Kommissionen sammen med medlemsstaterne og ledes af Det Europæiske Søsikkerhedsagentur (EMSA).

Medlemslandene skal udarbejde planer for skibe, der henvises til et **nødområde**. Der er tale om beredskabsplaner for at imødegå en eventuel risiko fra et skib med behov for assistance. Derudover skal medlemslandene udarbejde et katalog over nødområder, der skal kunne danne grundlaget for at tage beslutninger om at henvise et skib til et nødområde og om indsatsen i forbindelse hermed. Planerne skal være offentligt tilgængelige og være i overensstemmelse med anbefalinger fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO).

Efter forslaget får medlemsstaterne ret til at få stillet en **finansiel garanti eller at få oplysninger om skibets forsikringsforhold** i forbindelse med ansvar for skader forårsaget af skibet, mens det befinder sig i et nødområde. Et sådant krav følger af det nye direktivforslag om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti, som ikke er vedtaget.

Forslaget sigter mod at fremme **identifikationen af fiskeskibe** med en længde på 15 meter eller derover, der sejler til og fra EU havne. Der foreslås krav om udstyr til automatisk identifikation på sådanne fiskeskibe (såkaldt Automatic Information System, AIS). AIS giver skibene gensidige oplysninger om hinanden med henblik på at formindske antallet af kollisioner mellem fiskeskibe og handelsskibe.

Forslaget inkluderer krav til medlemsstaterne i tilfælde af **isforhold til søs, der giver en særlig risiko** for besætningers sikkerhed og for forurening af miljøet. Medlemslandene forpligtes til at sikre, at der en istjeneste, der kan oplyse skibe om isforhold, anbefalede ruter i forbindelse hermed og isbrydningsaktiviteter i området. Medlemsstaterne vil endvidere få mulighed for at stille krav til skibe om styrke og maskineffekt, når

skibet skal have tilladelse til at anløbe eller afgå fra en havn eller en red i en medlemsstat.

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

Der er endvidere i henhold til det gældende direktiv 2002/59/EF en forpligtigelse til at indberette **skibe, som anses for at udgøre en særlig risiko**. Det foreslås, at skibe, der ikke opfylder forsikrings-, eller garanti-kravene i direktivforslaget om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed (et andet direktivforslag i den 3. søsikkerhedspakke, der endnu ikke foreligger i dansk sprogversion), eller skibe, som er blevet indrapporteret af lodser eller havnemyndigheder for at have mangler, der kan influere på skibenes sikre navigation, i fremtiden skal tilhøre denne kategori af skibe.

2. Europa-Parlamentets holdning

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

3. Nærhedsprincippet

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

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

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

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

4. Gældende dansk ret

Der findes følgende dansk lovgivning på området:

- Lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 om sikkerhed til søs, der bl.a. indeholder hjemmel til udstedelse af forholdsregler for sejladsen og regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 3 af 27. januar 2004 om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne. Forskriften implementerer den del af overvågningsdirektivet, som omhandler regler om indberetninger fra skibe til havne og overvågning af skibe samt foranstaltninger i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift E af 1. januar 2003, kapitel X, om udstyrsregler om bord på fiskeskibe.
- Lovbekendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005 om beskyttelse af havmiljøet, der blandt andet har til formål at forebygge og begrænse forurening af havmiljøet fra både danske og udenlandske skibe i danske farvande.
- Bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe. Lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988 om Statens Istjeneste, som har til formål at bistå skibsfarten i danske farvande under isforhold.
- Bekendtgørelse nr. 452 af 17. december 1965 om isbrydningstjenesten, som fastsætter regler vedrørende isbryderassistance i danske farvande.

5. Høring

Kommissionens forslag blev sendt til høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. Der var tale om en indledende samlet høring over hele den 3. søsikkerhedspakke på baggrund af de engelske versioner af forslagene. Der er igangsat en fornyet høring over overvågningsdirektivet på baggrund af den danske sprogversion. Høringen forventes afsluttet den 15. februar 2006.

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

Der er ikke modtaget yderligere høringssvar i forbindelse med forslaget.

Der vil blive fremsendt et supplerende notat på baggrund af den fornyede høring på baggrund af den danske version af direktivet.

6. Andre landes holdninger

Der har den 8. december 2005 og den 11. januar 2006 været afholdt indledende møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe. Der har foreløbig kun været tale om indledende afklarende drøftelser.

På baggrund af de indledende tilkendegivelser skønnes forslaget samlet set at være blevet positivt modtaget. De kommende forhandlinger forventes at fokusere på de dele af forslaget, der omhandler nødområder, skibes pligt til at stille finansiell garanti i forbindelse hermed og indførelse af AIS om bord på fiskeskibe. På nuværende tidspunkt vurderes, at medlemslandenes holdninger på disse punkter vil være splittede.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan overordnet støtte direktivforslaget, herunder forslaget om udvikling af informationsudvekslingssystemet SafeSeaNet og udarbejdelse af planer for nødområderne. Danmark støtter principielt forslaget om foranstaltninger i forbindelse med særlige isforhold til søs, men vil arbejde for en præcisering af, at det er skibsføreren, der er ansvarlig for skibets sikre sejlads. På nogle af punkterne i forslaget, det være sig AIS for fiskeskibe og krav om finansiell garanti afventer udformning af den danske holdning yderligere drøftelser med de berørte parter.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Kyststatens ret til at kræve en finansiell garanti eller oplysninger om skibets forsikringsforhold i forbindelse med anvisning af et nødområde forventes at kræve lovændring. Herudover forventes der ikke andre lovgivningsmæssige konsekvenser.

Direktivforslagets økonomiske konsekvenser kan ikke opgøres på nuværende tidspunkt, men der forventes at være meromkostninger som følge af videreudviklingen af SafeSeaNet. Endvidere forventes et øget antal indberetninger af skibe og deres sejlads i forbindelse med overvågning af skibstrafikken at medføre en mindre merbelastning af myndighederne.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indeholder ingen samfundsøkonomiske konsekvenser. Kommissionen peger i begrundelsen for forslaget på, at reglerne vil få positive økonomiske og miljømæssige virkninger på grund af den mindske risiko for ulykker og forurening. Danmark kan støtte denne vurdering, idet et forbedret beredskab overfor risikoskibe og skibe med behov for assistance skønnes at ville mindske risikoen for forurening. Endelig skønnes krav om AIS på visse fiskeskibe at ville mindske risikoen for kollisioner.

I det omfang direktivet går ud over konventionsforpligtigelserne for krav om AIS, vil der blive merudgifter for fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover, men med en længde mindre end 45 meter. Fiskeskibe med en længde på 45 m eller derover skal allerede i henhold til eksisterende direktiv 2002/59/EF have AIS om bord. Omkostninger til AIS skønnes at være i størrelsesordenen 20.000 kr. for det enkelte fiskeskib. Der skønnes at være ca. 360 danske fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover, men under 45 meter. Erhvervet bliver dermed samlet pålagt en udgift på ca. 7.200.000 kr.

Forslagets krav om øgede indberetninger medfører begrænsede administrative byrder for erhvervslivet. Der er tale om, at afskiberen som noget nyt skal videregende oplysninger til skibet angående olielaster¹ ved hjælp af et sikkerhedsdatablad, som allerede i dag bliver udarbejdet i forbindelse med sådanne laster, og oplyse om numre til brug for nødopkald.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

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