

REVIDERET GRUNNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

22. marts 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

Notatet er revideret på baggrund af høring. Ændringerne er fremhævet.

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 kunne få en positiv miljømæssig virkning. Forslaget skønnes endvidere ikke at indeholde nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet, og vil indebære økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 9,4 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 søsikkerhedspak-

kens 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 et nyt direktivforslag, 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 endvi-

dere 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 garantikravene i direktivforslaget *om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti (KOM(2005) 593), som endnu ikke er vedtaget*, 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 *har været i* høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

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

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

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

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

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

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

Danmarks Fiskeriforening (DF) kan ikke uden videre anbefale, at alle fiskefartøjer på 15 meter og derover pålægges at installere AIS i perioden fra 1. januar 2008 til 1. januar 2010. DF finder det ikke givet, at installation af AIS på så mange fartøjer styrker søsikkerheden. Man er bekymret for, at AIS systemet i situationer med stor koncentration af fiskefartøjer og eksempelvis tankskibe kan medføre, at sidstnævnte skibe ikke bliver opmærksomme på hinanden.

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

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

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

Danmarks Skibsmæglerforening (DS) har ikke særlige kommentarer til forslag til ændring af overvågningsdirektivet.

6. Andre landes holdninger

Der har den 8. december 2005, 11. januar 2006, og **13. februar 2006 og 14. marts 2006** været afholdt møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe.

Forslaget er samlet set blevet positivt modtaget. Forhandlingerne har været fokuseret 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.

Nogle lande har betvivlet, at AIS giver mest sikkerhed for pengene, mens andre lande principielt støtter AIS om bord i fiskeskibe. Nogle lande har i den forbindelse udtrykt ønske om statsstøtteordninger eller andre støtteordninger til fiskerierhvervet. Krav om finansiell garanti før et skib modtages i et nødområde er blevet afvist af et flertal af lande. En stor gruppe af lande har udtrykt ønske om en tilnærmelse mellem IMO's anbefalinger vedrørende nødområder og forslagets tekst.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan 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.

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

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

Kommissionen peger i begrundelsen for forslaget på, at reglerne vil få positive økonomiske og miljømæssige virkninger på grund af den mindskede risiko for ulykker og forurening. Danmark kan støtte denne vurdering, idet et

forbedret beredskab 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 meter 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. **470** danske fiskeskibe med en længde **overalt** på 15 meter eller derover, men under 45 meter. Erhvervet bliver dermed samlet pålagt en udgift på ca. **9,4** mio. kr.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslagets krav om øgede indberetninger medfører begrænsede administrative byrder for erhvervslivet. Der er tale om, at afskiberen som noget nyt skal videresende 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.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 13. februar 2006.

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