

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

18. april 2006

/jj

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (Klassedirektivet) - KOM(2005) 587 af 23. januar 2005

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

Resumé

Formålet med forslaget, som ændrer og udvider det gældende direktiv 94/57/EF, er at højne kvaliteten af og øge kontrollen med de anerkendte klassifikationselskaber, der på vegne af medlemslandenes søfartsadministrationer udfører syn og inspektioner af skibe.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige statsfinansielle konsekvenser og forventes at få begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervet. Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser, men skønnes at have en positiv miljømæssig virkning.

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 og udvidelse af reglerne for de organisationer, der udfører inspektioner og syn af skibe på vegne af medlemslandenes søfartsadministrationer (klassifikationselskaber), indgår som et af søsikkerhedspakkens 7 konkrete forslag til retsakter. Forslaget har til formål at sikre bedre kontrol med klassifikationselskaberne.

Forslaget er den 31. januar 2006 fremsendt i dansk sprogversion. Forslaget er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedta-

ges med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Med henblik på opfyldelse af de i FNs internationale søfartsorganisation, IMO, vedtagne konventioner skal det land, hvor skibet er registreret (flagstaten), sikre, at skibet synes og udstyres med certifikater som dokumentation herfor. Grundet skibsfartens globale karakter vælger mange flagstater at bemyndige de internationalt opererende klassifikationsselskaber til at udføre syn og udstede certifikater på myndighedernes vegne. Danmark har også benyttet sig af denne mulighed bl.a. i forbindelse med konstruktionsmæssige områder om bord på lastskibe.

Forslaget vedrører en udbygning af den eksisterende regulering af de såkaldte anerkendte klassifikationsselskaber, der opererer på vegne af flagstaterne i EU. Forslaget er således en konsolideret og lettere tilrettet udgave af det eksisterende direktiv 94/57/EF (klassedirektivet) med senere ændringer¹. Herudover indeholder forslaget en række nye elementer.

Det væsentligste indhold af forslaget er en skærpelse af anerkendelseskriterierne. Det foreslås således, at kriterierne i højere grad fokuserer på kvaliteten af de opgaver, selskabet udfører, og dets præstationer i relation til sikkerhed og miljø frem for som hidtil på antallet og størrelsen af de skibe, som selskabet håndterer.

Et andet skærpet element i anerkendelseskriterierne er, at selskaberne kun må bruge egne inspektører eller låne inspektører fra andre anerkendte klassifikationsselskaber. Tidligere var brugen af eksterne konsulenter mulig.

For at sikre størst mulig effekt har Kommissionen foreslået, at klassifikationsselskabernes indsats bliver vurderet og anerkendt på baggrund af klassifikationsselskabets samlede flåde (globalt) og ikke kun på baggrund af skibe under medlemsstaternes flag.

Det foreslås, at kvaliteten af klassifikationsselskabernes virksomhed løbende vurderes af Kommissionen. Denne vurdering skal ikke erstatte, men supplere den kontrol, som medlemsstaterne allerede udfører i dag.

Kommissionen vil gennem planlagte periodiske besøg samt stikprøvekontrol indhente dokumentation for at vurdere, om klassifikationsselskabet har udført dets arbejde korrekt og i den forventede kvalitet. Det foreslås, at Kommissionen skal have adgang til at gå om bord på skibe, herunder også på tredjelandes skibe, samt have adgang til selskabernes regionale kontorer. Den medlemsstat, der oprindeligt har indstillet selskabet til anerkendelse, kan bistå Kommissionen.

¹ Kommissionens direktiv 97/58/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/105/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF.

Efter forslaget skal klassifikationsselskaberne oprette en fælles kontrolinstans bestående af repræsentanter udpeget, men uafhængige af klassifikationsselskaberne. Den fælles kontrolinstans skal blandt andet påse, at de enkelte klassifikationsselskabers kvalitetssikringssystemer evalueres. Den fælles kontrolinstans skal underkastes Kommissionens løbende vurdering. Kommissionen aflægger rapport til medlemsstaterne om resultaterne og opfølgningen af vurderingen.

Klassifikationsselskaberne skal endvidere udvide samarbejdet med hinanden og øge koordinationen på teknisk regelniveau. Sigtet hermed er at skabe større konsistens i fortolkningen af internationale konventioner og større forenelighed mellem selskabernes regler med henblik på at skabe gensidig anerkendelse af deres egne tekniske klassecertifikater.

Forslaget lægger endvidere op til, at Kommissionen kan fastsætte sanktioner over for klassifikationsselskaberne, hvis anerkendelseskriterierne ikke bliver overholdt. Anerkendelsen kan suspenderes eller tilbagekaldes, hvis et selskab ikke længere opfylder kravene for anerkendelsen, eller det ikke efterlever sine forpligtelser med hensyn til sikkerhed og miljø. Beslutninger herom træffes af Kommissionen og medlemsstaterne i fællesskab efter forskriftsproceduren. Som noget nyt foreslås, at Kommissionen får mulighed for at tildele det enkelte klassifikationsselskab bødestraf. Det er op til Kommissionen at træffe beslutning om bødestraf samt størrelsen heraf. ***Bøden kan dog maksimalt udgøre 10 % af selskabets årlige omsætning²***. De detaljerede regler for gennemførelsen af bestemmelsen træffes af Kommissionen og medlemsstaterne i fællesskab efter forskriftsproceduren.

Endelig foreslås mindre tekniske tilpasninger af direktivet.

2. Europa-Parlamentets holdning

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

3. Nærhedsprincippet

I sin begrundelse fremhæver Kommissionen, at en indsats på fællesskabsplan vil kunne sikre den frie udveksling af tjenesteydelser (syn og inspektioner) på et højt og ensartet sikkerhedsniveau i hele Fællesskabet.

Det er regeringens opfattelse, at nærhedsprincippet er overholdt. Skibstrafikken er i vid udstrækning international, og en effektiv kontrol med de omtalte klassifikationsselskaber vil derfor bedst kunne foretages på fællesskabsniveau.

² *Et af de større klassifikationsselskaber har på deres hjemmeside oplyst, at de har en omsætning på 600 mil. kr. inden for det maritime segment. 10 % heraf beløber sig til 60 mil. kr.*

4. Gældende dansk ret

Syn af skibe sker i medfør af lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 med senere ændringer. Hjemlen til at lade klassifikationselskaber eller andre udføre syn, herunder at foretage beregninger, undersøgelser og opmåling af skibe samt til at udstede de tilknyttede internationale certifikater på Søfartsstyrelsens vegne, fremgår af § 22. I henhold til Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 5 af 9. august 2002 om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe, sker dette i overensstemmelse med direktiv 94/57/EF med senere ændringer.

5. Høring

Forslaget har været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne i Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Endvidere har Kommissionens forslag været sendt i høring hos klassifikationselskaber anerkendt af Søfartsstyrelsen.

Danske Maritime henleder opmærksomheden på den mulige sammenhæng med udstyrsdirektivet³ og ser gerne en sådan sammenhæng tydeliggjort. Danske Maritime anbefaler tillige en række mindre omformuleringer i forslaget. Endelig anbefales det, at der for mindre forseelser indføres mindre strenge sanktioner.

Danmarks Rederiforening kan generelt tilslutte sig den danske holdning til forslaget, men henleder opmærksomheden på, at de oprindelige anerkendelseskriterier for klassifikationselskaberne er fastlagt af IMO og en eventuel ændring derfor bør drøftes i samme regi. Endvidere er rederiforeningen imod, at Kommissionen skal have ret til at udstede bøder. Det er rederiforeningens opfattelse, at den forøgede kontrol bør være tilstrækkelig til at sikre en højere kvalitet af klassifikationselskabernes arbejde. Rederiforeningen har endvidere peget på nogle uklarheder i forslaget, der skal afklares.

Klassifikationselskabet Nippon Kaiji Kyokai finder det væsentligt, at direktivets bestemmelser bliver praktisk anvendelige. Selskabet er herudover betænkelig ved indførelsen af et bødesystem, oprettelsen af et fælles organ til kontrol af selskabernes kvalitetsstyringssystemer, samt klassens påtagelse af det økonomiske ansvar i forbindelse med udførelse af opgaver for flagstaten.

Klassifikationselskabet Germanischer Lloyd finder, at forslaget giver Kommissionen vide skønsmæssige beføjelser i forbindelse med afgørelser om anerkendelse, kvalitetskontrol og sanktioner. Desuden påpeges, at klassifikationselskaberne ikke får mulighed for at appellere en afgørelse. Desuden finder selskabet ikke forslaget fremmende for den frie konkur-

³ Rådets direktiv om udstyr på skibe 96/98/EF med senere ændringer.

rence imellem klassifikationsselskaberne, da det lægger op til et tættere samarbejde og større harmonisering på teknisk regelniveau.

Klassifikationsselskabet Lloyds Register finder det problematisk, at Kommissionen, under egen kontrol, vil oprette et fælles organ, der skal kvalitetsmæssigt vurdere klassifikationsselskaberne. Selskabet mener, at et sådant system skal ligge i internationalt regi og ikke i regionalt. Endvidere er selskabet betænkelig ved Kommissionens forslag om sanktioner.

6. Andre landes holdninger

Rådets forhandlinger om forslaget er endnu ikke indledt, og der er derfor ikke kendskab til andre landes holdninger på nuværende tidspunkt.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan overordnet støtte intentionerne i direktivforslaget, herunder forslaget om en skærpelse af anerkendelseskriterierne. Danmark støtter principielt forslaget om øget fokusering på kvaliteten af klassifikationsselskabernes arbejde og finder, at forslaget kan være med til at fremme kvalitetsfart. Danmark finder imidlertid, at forslaget om oprettelse af en fælles kontrolinstans til kontrol af klassifikationsselskabets kvalitet er uklart. Endvidere forekommer det overflødigt, at Kommissionen skal føre kontrol parallelt med medlemsstaterne. *Fra dansk side er man endvidere af principielle årsager skeptisk over for forslaget om, at Kommissionen tillægges kompetence til at tildel bøder, der kan blive i størrelsesordenen op til 10 % af klassifikationsselskabets omsætning.*

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at kræve lovændringer bl.a. med henblik på at gennemføre Kommissionens udvidede kontrolbeføjelser og evt. håndhævelsesbeføjelser.

Endvidere skal Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 5 af 9. august 2002 om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe, revideres.

Forslaget forventes ikke at få nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Klassifikationsselskaber er store internationale sammenslutninger, hvoraf flere har lokale afdelinger i Danmark. Det kan ikke udelukkes, at de nye krav som følge af direktivforslaget kan medføre øgede omkostninger for klassifikationsselskaberne. I hvilket omfang dette kan blive tilfældet, herunder hvorvidt rederierne betaling som følge heraf vil stige, vil blive søgt afklaret.

Kommissionen peger i begrundelsen for forslaget på, at reglerne vil få positive miljømæssige virkninger på grund af den mindskede risiko for ulykker

og forurening, idet kvaliteten af klassifikationsselskabernes arbejde søges højnet. Danmark er enig i den betragtning.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Kommissionens forslag om en øget kontrol af klassifikationsselskaber forventes at medføre en begrænset byrde for erhvervet, da skibenes besætninger må antages at skulle medvirke ved Kommissionens kontrol. På det foreliggende grundlag forudsættes det, at erhvervet skal anvende to personer á ca. 4 timer pr. syn, hvormed administrative konsekvenser for erhvervet skønnes at udgøre i størrelsesordenen ca. 10-15.000 kr. årligt. I det omfang, at forslaget konkretiseres, skønnes der behov for en justering af dette skøn.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er tidligere orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 6. marts 2006.