



**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

25. september 2008

Samlet aktuelt notat vedrørende Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søtransport) den 9. – 10. oktober 2008

5. Kommissionens forslag til direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater - KOM(2005) 586 af 23. november 2005.....	2
6. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti - KOM (2005) 593 af den 23. november 2005.....	11
Formandskabets udkast til erklæring fra medlemsstaterne om søsikkerhed.....	20

Kommissionens forslag til direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater - KOM(2005) 586 af 23. november 2005

Revideret notat – ændringer i forhold til det aktuelle notat af 18. marts 2008 er fremhævet med fed skrift.

Resumé

Formålet med Kommissionens forslag at sikre, at medlemsstaterne lever op til deres internationale forpligtelser som flagstater. Disse internationale forpligtelser fremgår af IMO's¹ frivillige kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter. Forslaget medfører herudover krav om yderligere foranstaltninger.

Kommissionens forslag skønnes at få lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser. Forslaget skønnes desuden at indebære konsekvenser for erhvervet i form af merudgifter på ca. 2 mio. kr. årligt samt løbende administrative konsekvenser på ca. 50-100.000 kr. årligt.

Det franske formandskab har fremlagt et kompromisforslag, der indebærer en reduktion af Kommissionens oprindelse forslag, idet blandt andet bestemmelserne om selve flagstatskoden er udgået, mens der fortsat stilles krav om et audit. Med dette forslag vil også de statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser blive reduceret.

Et kompromisforslag forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9.-10. oktober 2008 med henblik på politisk drøftelse.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 23. november 2005, som en del af den 3. søsikkerhedspakke, fremlagt forslag til et direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater. I modsætning til de to tidligere søsikkerhedspakker (ERIKA I og ERIKA II) er denne 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er fortsat at søge at øge sikkerheden til søs.

Kommissionens forslag er modtaget i dansk sprogversion den 24. februar 2006. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Sigtet med forslaget er at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler i international fart under en medlemsstats flag.

Forslaget skal sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder deres forpligtelser ifølge FN's internationale søfartsorganisations konventioner om sikkerhed til søs, der fastsætter en række globale regler for sø-

¹ FN's Internationale Søfartsorganisations.

farten. Forslaget indebærer derfor krav om, at medlemsstaterne ratificerer en række gældende IMO-konventioner og efterlever IMO's (frivillige) kode for gennemførelse af retligt bindende IMO-instrumenter, for så vidt angår den del, der vedrører medlemsstaternes flagstatsansvar (del 1 og del 2)². Koden indeholder blandt andet krav til flagstater om udstedelse af lovgivning, fastsættelse af sanktioner og retsforfølgelse, allokering af ressourcer og uddannelse af personale, bemanning og syn af skibe samt ulykkesopklaring.

Medlemsstaterne forpligtes dermed blandt andet til at sikre, at procedurer for registrering og inspektion af skibe overholdes, at skibe opfylder internationale regler og standarder, at kontrol- og overvågningssystemer implementeres, at eventuelle overtrædelser af internationale regler strafsanktioneres, samt at en række nærmere angivne retningslinier for medlemsstaternes indsats, hvor et skib tilbageholdes ved havnestatskontrol³, overholdes. Medlemsstaterne pålægges ligeledes at gennemføre undersøgelser af ulykker og at sikre, at skibe er tilstrækkeligt bemanded i henhold til IMO's principper for sikker bemanning⁴.

Ifølge Kommissionens forslag skal medlemsstaterne ligeledes tildele sine administrationer tilstrækkelige ressourcer og sikre, at skibsinspektører og øvrige ansatte beskæftiget med sikkerhed og forureningsforebyggelse gennemgår nødvendig uddannelse og besidder tilstrækkelige kvalifikationer svarende til de opgaver, de udfører, og til flådens størrelse og karakter. Medlemsstaterne skal løbende forbedre og årligt evaluere deres effektivitet som flagstater samt orientere Kommissionen herom.

Kommissionens forslag forpligter også medlemsstaterne til at iværksætte en række nye foranstaltninger, herunder eksempelvis at etablere og føre en særlig skibsdatabase, som skal indeholde en række nærmere bestemte oplysninger, og hvortil Kommissionen skal have adgang. Medlemsstater, som har uddelegeret tilsynsopgaver til klassifikationsselskaber⁵, forpligtes til at sikre, at der etableres en direkte internetforbindelse mellem administrationerne og selskaberne, og at der gennemføres nye supplerende syn på visse nærmere definerede skibe. Forslaget vedrører for Danmarks vedkommende skibe, som har været i registret i Danmark i under to år, som ikke er blevet inspiceret i havnestatskontrol, eller skibe, som har været tilbageholdt i havnestatskontrol.

² IMO resolution A.973 (24), december 2005, "Code for the implementation of mandatory IMO instruments".

³ Havnestatskontrol er medlemsstatens kontrol af fremmedflaggede skibe i sine havne med hensyn til overholdelse af internationale konventioner mv. for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt besætningens leve- og arbejdsvilkår om bord.

⁴ IMO resolution A.890 (21), november 1999, "Principles of safe manning".

⁵ Klassifikationsselskaber er anerkendte organisationer, der er godkendt af myndighederne til at udføre inspektioner, certificere og syne skibe på vegne af medlemslandenes søfartsadministrationer.

Med henblik på at sikre, at medlemsstaterne opfylder deres forpligtelser, skal der gennemføres uafhængige audits af flagstatsadministrationerne. Disse audits kan under visse betingelser udføres i overensstemmelse med IMO's krav til frivillig flagstatsaudit⁶. Forslaget pålægger ligeledes medlemsstaterne at indføre et kvalitetsstyringssystem for sin administration. Systemet skal være i overensstemmelse med ISO 9001:2000 standarderne eller tilsvarende standarder. Endelig indeholder forslaget en mulighed for indgåelse af samarbejdsaftaler med tredjelande.

Udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (COSS)⁷ kan ifølge forskriftsproceduren nærmere fastlægge indhold og udvikle konkrete retningslinier for direktivets udmøntning i komiteprocedure. Forslaget skaber herunder mulighed for, at der i komiteprocedure kan vedtages harmoniserede procedurer for anvendelse af undtagelser, harmoniseret fortolkning af spørgsmål, der i IMO konventioner er overladt til medlemsstaternes skøn, samt ensartet fortolkning af IMO konventionernes bestemmelser. Direktivet kan ligeledes ændres i komiteprocedure under hensyn til nye bestemmelser og forpligtelser angående flagstater, der bliver vedtaget på internationalt plan, navnlig i IMO og ILO (FN's Internationale Arbejdsorganisation).

Formandskabets kompromisforslag

I et forsøg på at opnå et kompromis har såvel det foregående slovenske såvel som det nuværende franske formandskab fremlagt en række kompromisforslag.

Det franske formandskab har den 11. september fremlagt et kompromisforslag, som senere har gennemgået to mindre revisioner. Kompromisteksten skal ses sammen med formandskabets udkast til en rådserklæring om søsikkerhed.

I kompromisforslaget er de dele af IMO-koden, hvor der med Kommissionens forslag ville blive overført kompetence fra medlemsstaterne til EU, søgt fjernet.

Medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for, at der kan foretages et IMO-audit af deres administrationer mindst hvert 5. år.

Samtidigt fremgår det af et udkast til Rådserklæring, at medlemsstaterne udtrykker deres villighed til at være bundet af IMO-koden.

⁶ IMO resolution A.996 (25) af 29. november 2007 "Framework and procedures for the voluntary IMO member state audit scheme, 2007".

⁷ Udvalget er oprettet ifølge Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et Udvalg for Sikkerhed til Søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe.

Medlemsstaterne udtrykker endvidere i erklæringen, at de sammen med Kommissionen og andre IMO-medlemmer vil arbejde for, at IMO-koden og IMO-audits gøres obligatoriske globalt med henblik på at reducere forskelle i flagstaternes efterlevelse af internationale flagstatsforpligtelser og dermed medvirke til, at søsikkerheden og marinemiljøet forbedres.

Kompromisteksten fjerner endvidere bestemmelserne om gennemførelse og komitologi.

Herudover er en række andre bestemmelser fjernet. Det drejer sig blandt andet om EU-harmonisering af de nationale fortolkninger af IMO-konventioner og kravet om, at medlemsstaterne skal ratificere et antal internationale konventioner. Derudover er en række artikler, der detaljeret beskriver kravene i IMO-koden, udeladt, herunder eksempelvis krav til medlemsstaternes administrationer om tilstrækkelige ressourcer, krav til uddannelse af flagstatsansatte, krav om skibsdatabase, kontrol med klassifikationsselskaberne (herunder supplerende syn, etablering af en direkte internetforbindelse) og krav om ulykkesopklaring.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse om Kommissionens direktivforslag den 29. marts 2007.

Europa-Parlamentet støtter Kommissionens forslag og begrundes støtten med, at EU allerede har indført bestemmelser på søfartsområdet, at forslaget adresserer visse medlemsstaters manglende efterlevelse af internationale instrumenter, og at forslaget samordner europæisk lovgivning på søfartsområdet.

Europa-Parlamentet kommer med en række præciserings- og ændringsforslag, som går videre end Kommissionens forslag. Blandt andet foreslås det, at Kommissionens forslag udvides til også at omfatte relevante instrumenter vedtaget i FN's Internationale Arbejdsorganisation (International Labour Organisation). **Europa-Parlamentet har ikke forholdt sig til den franske kompromistekst.**

3. Nærhedsprincippet

Som begrundelse for sit forslag anfører Kommissionen, at forslagens formål, i lyset af skibsfartens internationale karakter, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, idet der ikke eksisterer et internationalt kontrolsystem. Samtidig vurderer Kommissionen, at forskellene på medlemsstaternes implementering af internationale forpligtelser, der påhviler landene som flagstater, berettiger til regulering på fællesskabsplan.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. **Gældende dansk ret**

Danmark har tiltrådt de IMO-konventioner, som IMO-koden vedrører. Forpligtelserne til at varetage flagstatsopgaverne med henblik på at opfylde IMO koden i overensstemmelse med de gældende internationale konventioner er indarbejdet i gældende dansk ret, hvorfor forslaget vedrører en lang række danske søfartslove med tilhørende bekendtgørelser og tekniske forskrifter.

5. **Høring**

Kommissionens forslag har været i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, og er drøftet på møder i udvalget den 21. april 2006 og **6. marts 2008**. Formandskabets reviderede forslag fra 5. september 2008 har endvidere været sendt i skriftlig høring den 17. september 2008.

Danmarks Rederiforening har til **Kommissionens forslag** tilkendegivet, at det arbejde, der foregår i IMO vedrørende flagstaternes forpligtelser, er af stor betydning for forbedring af sikkerheden til søs. Rederiforeningen er af den opfattelse, at idet harmonisering af EU-landenes opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til en række IMO-konventioner alene omfatter EU's medlemslande, kan forslaget være medvirkende til at skabe ulige konkurrencevilkår. Derfor er det rederiforeningens opfattelse, at initiativer på dette område skal ske globalt ved bindende regler, som fastsættes i IMO.

Danske Maritime har tilkendegivet, at det forekommer rimeligt, om der kunne indføres en nem procedure for ratifikation af konventioner, der allerede er gennemført i EU-retten.

På mødet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål den 6. marts 2008 fastholdt parterne deres høringssvar og tilsluttede sig i øvrigt generelt den danske holdning.

Ved den skriftlige høring om kompromisforslaget den 17. september 2008 er der kommet følgende bemærkninger:

Danmarks Rederiforening, Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening kan tilslutte sig de danske synspunkter i sagen.

Danske Havnevirksomheder har ikke bemærkninger i sagen.

6. **Andre landes holdninger**

Fra begyndelsen har der fra hovedparten af medlemsstaterne, herunder Danmark, været massiv modstand mod Kommissionens forslag. Baggrunden er dels uklarhed om forslagets rækkevidde, herunder de konsekvenser forslaget vil få for EU-medlemsstaternes suverænitet samt kompetence i forhold til IMO, dels behovet for at sikre europæisk skibsfarts globale konkurrenceevne. Endelig er der modstand mod forslagens administrative og økonomiske byrder, som ikke skønnes at til-

føre en reel merværdi. Disse medlemsstater har givet udtryk for, at man i stedet bør foretage en blødere regulering, eksempelvis politiske erklæring, der understøtter forslaget intentioner om, at flagstaterne lever op til deres internationale forpligtelser og gennemfører IMO audits.

Medlemsstaterne har efterspurgt en opdateret konsekvensvurdering fra Kommissionen i lyset af, at en række medlemslande - i lighed med Danmark - allerede har gennemgået eller frivilligt vil lade deres søfartsadministrationer gennemgå en IMO audit, og at visse bestemmelser i forslaget allerede anses dækket af andre af søsikkerhedspakkens forslag. Medlemsstaterne har anført, at man i stedet bør koncentrere sig om færdiggørelsen af de øvrige forslag i søsikkerhedspakken. Dette er nu sket, og nu udestår derfor en stillingtagen til forslagene om rederansvar og flagstatskoden.

Et lille antal medlemslande stiller sig positiv til Kommissionens forslag.

Rådets Juridiske Tjeneste har udtalt sig i spørgsmålet om medlemsstaternes kompetenceafgivelse. Det er tjenestens klare opfattelse, at et direktiv vil medføre, at IMO-koden og de konventioner, den omfatter, bliver eksklusiv fællesskabskompetence. Dermed bliver det overladt til Kommissionen at beslutte, hvordan medlemsstaterne skal opfylde deres internationale forpligtelser, og at fastsætte passende sanktioner ved overtrædelse, Samtidig vil det medføre krav om eksklusiv Fællesskabskompetence i forbindelse med forhandlingerne i IMO om ændring af samtlige bestemmelser i disse konventioner.

På rådsmødet i april og på det uformelle rådsmøde i begyndelsen af september (begge Transport, Telekommunikation og Energi) har et meget stort flertal af medlemsstater udtrykt kraftig modstand mod en EU-regulering på området. Disse medlemsstater mener, at reguleringen bør ske internationalt og ikke regionalt. De fremhæver, at der ikke tilføres nogen reel merværdi med en EU-regulering, og peger på, at en politisk erklæring er et tilstrækkeligt instrument.

Formandskabets kompromisforslag af 11. september 2008 blev drøftet på rådsarbejdsgruppemøde den 15. september 2008. Her tilkendegav de kritiske medlemsstater, at de fortsat kun ønsker politiske erklæringer. Samtidigt var disse medlemsstater dog indstillet på at foretage en teknisk gennemgang af forslaget. Det står dog klart, at der fortsat er bekymring for overførelse af kompetence. Endvidere blev der givet udtryk for bekymring for, om de lande, der har valgt at underkaste sig IMO-audits, tillige skal underkaste sig ISO-certificering og nye audits. Alt tyder på, at formandskabet nu arbejder for, at medlemsstaterne alene skal underkaste sig et IMO-audit.

På det kommende rådsmøde forventes formandskabet at ville forsøge at opnå politisk enighed om et kompromis bestående af en minimalistisk juridisk tekst (jf. kompromisforslaget) kombineret med en politisk erklæring, hvor medlemsstaterne tilkendegiver at ville overholde IMO-koden, og arbejde for, at IMO-audits gøres obligatoriske på globalt plan.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side er man positiv over for intentionen om at sikre, at flagstater overholder deres internationale forpligtelser. Danmark har bidraget aktivt til arbejdet i IMO om flagstatsaudits og etablering af IMO's kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter.

Det forhold, at medlemsstaterne i et direktiv forpligtes til at følge IMO-koden, indebærer, at de afgiver forhandlingskompetence til Fællesskabet på hele kodens område, dvs. på de seks store IMO-konventioner på søfartsområdet.

Fra dansk side vurderes det på den baggrund ikke hensigtsmæssigt at gøre IMO koden obligatorisk for medlemsstaterne ved en EU retsakt, som foreslået af Kommissionen og formandskabet. I stedet foretrækkes det, at intentionen opfyldes på anden vis. Det kan eksempelvis ske ved, at medlemsstaterne i konklusioner eller i ene fælles erklæring fra Rådet og Kommissionen forpligtes til at opfylde IMO koden og gennemgå IMO audits samt samarbejde i IMO om at gøre begge instrumenter obligatorisk globalt.

I formandskabets kompromisforslag er bestemmelserne, hvor der overføres kompetence til EU vedrørende såvel IMO-området som generelt søgt fjernet. Ligeledes er en lang række detailbestemmelser udeladt. Der hersker dog fortsat en vis usikkerhed med hensyn til rækkevidden af bestemmelsen om audit.

Kompromisteksten synes derfor at imødekomme nogle af de mest centrale danske indvendinger mod forslaget. Hvad angår spørgsmålet om overførelse af kompetence på IMO-området fra medlemsstaterne til EU, er kompromisteksten et meget stort skridt i den rigtige retning. Forpligtigelsen til at efterleve de internationale IMO-regler om flagstat foreslås anført i rådserklæringen.

Reelt er der dog ikke meget i forslaget, der tilfører en merværdi, og som derfor kan begrunde, at der foretages en EU-regulering på området.

8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Kommissionens forslag skønnes på det foreliggende grundlag at få lovgivningsmæssige konsekvenser blandt andet i forbindelse med de nye supplerende syn og udnyttelse af den eksisterende hjemmel ved eventuel indførelse af brugerbetaling.

Kommissionens forslag skønnes derudover at kunne få lovgivningsmæssige konsekvenser i det omfang, at danske fortolkninger mv. af krav i internationale konventioner, som Søfartsstyrelsen har truffet beslutning om, bliver ændret af Kommissionen eller COSS.

Kommissionens forslag skønnes at få statsfinansielle konsekvenser vedrørende de foreslåede nye foranstaltninger, herunder etablering af den særlige skibsdatabase, udførelse af supplerende syn, indførelse af et kvalitetsstyringssystem samt udarbejdelse af evalueringer og afrapporteringer til Kommissionen. Disse foranstaltninger indebærer omkostninger, som vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme. I denne forbindelse vil der skulle tages stilling til, om omkostningerne ved foreslåede nye syn af skibe – i lighed med andre syn – vil blive dækket via brugerbetaling.

På det foreliggende grundlag skønnes Kommissionens forslag at få statsfinansielle konsekvenser for Danmark på i størrelsesordenen ca. 6,8 mio. kr. det første år og ca. 3,5 mio. kr. hvert af de følgende år. Dette skøn indeholder ikke statsfinansielle konsekvenser forbundet med gennemførelse af uafhængige flagstatsaudits, idet Søfartsstyrelsen allerede har besluttet at gennemføre audits i regi af IMO. I det omfang gennemførelse af uafhængige flagstatsaudits i regi af dette direktiv medfører andre og/eller flere opgaver, end hvad der kræves i forbindelse med gennemførelse af IMO audits, vil forslaget kræve tilførsel af yderligere ressourcer i form af årsværk og driftsomkostninger. Det bemærkes, at skønnet er baseret på megen usikkerhed.

Hvis Formandskabets kompromisforslag vedtages, vil såvel de statsfinansielle og lovgivningsmæssige konsekvenser blive reduceret.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionens forslag om gennemførelse af supplerende syn kan indebære økonomiske konsekvenser for søfartserhvervet. De supplerende syn skønnes at omfatte i størrelsesordenen ca. 60 større last- og fiskeskibe, hvormed de økonomiske konsekvenser for erhvervet vil udgøre i størrelsesordenen ca. 2 mio. kr. årligt ved et krav om betaling for syn.

I det omfang fortolkninger af krav i internationale konventioner, som er indført i dansk ret, eller som Søfartsstyrelsen har truffet beslutning om, ændres som følge af harmoniseringer, kan Kommissionens forslag desuden medføre samfundsøkonomiske konsekvenser, idet det på sigt kan indebære nye krav, som erhvervet skal opfylde.

Hvis Formandskabets kompromisforslag vedtages, vil de samfundsøkonomiske konsekvenser blive reduceret.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Kommissionens forslag om at udføre supplerende syn skønnes at medføre løbende administrative konsekvenser for erhvervet på i størrelsesordenen ca. 50-100.000 kr. årligt.

Hvis Formandskabets kompromisforslag vedtages, vil de administrative konsekvenser blive reduceret.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 28. marts 2008 forud for Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7.-8. april 2008 til forhandlingsoplæg.

Der er oversendt grundnotat om sagen den 2. maj 2006.

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti - KOM (2005) 593 af den 23. november 2005

Revideret notat – ændringer i forhold til aktuelt notat af 18. marts 2008 er fremhævet med fed skrift.

Resumé

***Kommissionens oprindelige forslag** indfører en tvungen forsikring for erstatningsansvar for skibe over 300 BT. Det er ikke positivt defineret, hvilke specifikke krav der er omfattet af erstatningsansvaret i forslaget. Forslaget går endvidere ud på, at medlemsstaterne skal gennemføre den såkaldte Globalbegrænsningskonvention af 1996, der giver mulighed for, at rederne kan begrænse deres ansvar for en række forskellige krav. Udgangspunktet er, at alle krav, der måtte opstå ved skibsdrift, er omfattet af Globalbegrænsningskonventionen. Der kan dog være undtagelser, f.eks. visse kontraktretlige krav om transport af varer, og krav, der dækkes af særlige konventioner, f.eks. dem, der gælder ved transport af olie.*

Kommissionens forslag vil have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Det slovenske formandskab og for nyligt det franske formandskab har arbejdet med kompromisforslag, som reducerer kravene i det oprindelige forslag.

Det franske kompromisforslag er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 9. – 10. oktober 2008 med henblik på politisk drøftelse.

Dette kompromisforslag reducerer de statsfinansielle konsekvenser noget set i forhold til Kommissionens oprindelige forslag.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke bestående af 7 konkrete direktivforslag. I modsætning til de to tidligere søsikkerhedspakker (ERIKA I og ERIKA II) er denne 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 til direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti indgår som et af søsikkerhedspakkens 7 konkrete forslag til retsakter. Forslaget er den 31. januar 2006 fremsendt til Rådet i dansk sprogversion.

Kommissionens forslag er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles

beslutningstagen i artikel 251. **Dette** forslag har til formål at indføre skærpede regler om ansvar for redere for at bidrage til at forebygge skader forvoldt af skibe og at sikre midler til udbedring heraf. **Forslaget** skal også sikre en regionalt baseret ordning med en tvungen forsikring, der varetager skadelidtes interesser. Ordningen skal ifølge forslaget imødegå den nuværende situation med visse internationale konventioner, der enten ikke er trådt i kraft eller ikke omfatter alle lande.

De væsentligste elementer i Kommissionens forslag er:

Medlemsstaterne skal ratificere *protokollen af 1996 til ændring af konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav* (Globalbegrænsningskonventionen af 1996). Skibe, der fører en stats flag, som ikke er kontraherende part i Globalbegrænsningskonventionen af 1996, omfattes af en særlig streng ansvarsordning, der går videre end konventionen.

For alle skibe over 300 BT skal der stilles *en finansiel garanti eller forsikring* for erstatningsansvar for krav, der er undergivet begrænsning i artikel 2 i Globalbegrænsningskonventionen af 1996. Den finansielle garanti gælder dog ikke for krav, der er omfattet af forslag til forordning⁸ om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje, der endnu ikke er vedtaget, samt krav, der i forvejen er omfattet af en række IMO-konventioner om erstatningsansvar.

Der indføres en *grænse for garantien på mindst det dobbelte* af det beløb, der er fastsat i Globalbegrænsningskonventionen af 1996. Erstatningskrav for skade, der er forvoldt af skibet, kan rettes direkte mod den, der har stillet den finansielle garanti.

Den finansielle garanti skal *dokumenteres af et særligt certifikat*, som medlemsstaterne skal udstede til egne skibe og tredjelandes skibe. I medfør af forslaget vil udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (COSS)⁹ i overensstemmelse med forskriftsproceduren nærmere fastlægge betingelserne for certifikaternes gyldighed og udstedelse.

Krav om tvungen forsikring omfatter medlemsstaternes egne skibe og tredjelandes skibe. Medlemsstaterne skal påse, at tredjelandes skibe, der sejler ind i deres eksklusive økonomiske zone, (som strækker sig op til 200 sømil uden for søterritoriet), er i besiddelse af ovennævnte garanti, uanset om de ikke er på vej til en EU havn.

⁸ Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen (Athen-forordningen) - KOM (2005) 592 af 23. november 2005.

⁹ Udvalget er oprettet i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et Udvalg for Sikkerhed til Søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe.

Der indføres en forpligtelse for skibe til at stille en finansiel garanti eller forsikring til dækning af udgifter til hjemsendelse mv. af *søfarende, der er blevet efterladt*, svarende til IMO resolution nr. A 930(22).

Formandskabets kompromisforslag

Kommissionens forslag er revideret af det franske formandskab i flere omgange. Forslaget bevæger sig indholdsmæssigt mere og mere fra et direktiv om ansvar til et direktiv om forsikring. Et af hovedelementerne i en af de tidligere udgaver af formandskabets forslag var, at kravet om forsikring/finansiel garanti kun er knyttet til skibe med en bruttonnage over 300 fra de lande, der ikke har ratificeret Globalbegrænsningskonventionen af 1996. Det seneste reviderede forslag stiller dog krav om en tvungen forsikring, uanset hvilket flag skibet sejler under. Denne skal som minimum dække 1996 konventionens beløbsgrænser. Der skal være et certifikat fra flagstaten, som dokumentation for forsikringen/den finansielle garanti. I det seneste reviderede forslag skal forsikringsselskabet udstede certifikater. Alle medlemsstater er stadigvæk forpligtet til at kontrollere certifikater fra andre landes skibe, som anløber deres havne.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har den 29. marts 2007 vedtaget en beslutning om forslaget (1. behandling). Europa-Parlamentet er heri fremkommet med 28 ændringsforslag, hvor de fleste er sproglige og juridiske præciseringer. Europa-Parlamentet er grundlæggende positivt stemt over for Kommissionens forslag.

Europa-Parlamentet har konkret foreslået, at der indføres en såkaldt ”solidaritetsfond til dækning af skader forvoldt af skibe uden finansiel garanti”, og at der oprettes en fællesskabsmyndighed til udstedelse af certifikater mv.

Kommissionen har den 25. oktober 2007 fremsat et ændringsforslag, hvorved de fleste af Europa-Parlamentets ændringsforslag er fulgt, men ikke forslagene om oprettelse af en solidaritetsfond og en fællesskabsmyndighed. **Europa-Parlamentet har ikke forholdt sig til den franske kompromistekst.**

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at målene for den planlagte retsakt ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

- De enkelte medlemsstater har kun mulighed for at lovgive om skibe, der sejler med medlemsstatens flag eller som besejler deres havne.
- Det medfører betydelige ulemper, når der er indbyrdes uforenelige nationale forskrifter for søfartserhvervet, der er verdensomspændende. Det er derfor vigtigt med lovgivning på regionalt og internationalt niveau.

Kommissionen anfører desuden, at der er grænser for indsatsen fra IMO's side, idet de internationalt vedtagne konventioner ikke omfatter en ordning, der sikrer kontrol af de kontraherende landes ensartede gennemførelse eller fortolkning af konventionerne. Kommissionens forslag indfører derimod en ny retlig ramme, der gør det muligt at koordinere de eksisterende nationale lovgivninger med hensyn til tvungen forsikring og ophævelse af ansvarsbegrænsninger.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. Gældende dansk ret

Søloven, lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004. I kapitel 9 er der fastsat regler om redernes ret til at begrænse deres ansvar. Ved kapitlet er Globalbegrænsningskonventionen af 1996 gennemført i dansk ret.

Sømandsloven, lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005.

5. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i skriftlig høring i januar 2006 hos medlemmerne af EU-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. Kommissionens oprindelige forslag blev endvidere drøftet i specialudvalget den 21. april 2006. **Herudover har det tidligere slovenske formandskabs kompromistekst** været drøftet på et møde den 6. marts 2008. På møderne fremkom parterne ikke med yderligere i forhold til deres høringssvar.

Et revideret kompromisforslag fra det franske formandskab har været sendt i skriftlig høring i september 2008.

I den indledende høring om Kommissionens forslag har Danmarks Rederiforening givet udtryk for, at den kan tilslutte sig, at EU-landene ratificerer Globalbegrænsningskonventionen af 1996, men at direktivforslaget indeholder stærkt kritisable bestemmelser omkring tvungen forsikring m.v., som det er afgørende at få ændret, hvis direktivet som helhed skal være acceptabelt. Foreningen bemærker blandt andet, at forsikringspligten vedrører en række krav, der varierer fra stat til stat og er vanskelige at identificere på forhånd. Endvidere er behovet for tvungen forsikring ganske begrænset, idet langt hovedparten af tredjemandsskader allerede er omfattet af vedtagne konventioner.

Foreningen anfører desuden, at det kan give anledning til folkeretlige og praktiske problemer at stille krav om, at skibe, der blot gennemsejler medlemsstaternes eksklusive økonomiske zoner, har den krævede forsikring og certifikat herfor. Rederiforeningen foreslår, at man fra dansk side arbejder

for, at EU gennemfører IMO's resolution om retningslinier for redernes ansvar i relation til søretlige krav som forpligtende regler.

Rederiforeningen bemærker, at der er risiko for, at implementering af Globalbegrænsningskonventionen vil variere fra land til land, da konventionen indeholder en række valg- og reservationsmuligheder. Rederiforeningen kan ikke tilslutte sig, at skibe fra ikke-kontraherende parter i Globalbegrænsningskonventionen af 1996 skal omfattes af en særlig streng ansvarsordning, der går videre end artikel 4 i konventionen, idet det blandt andet rejser nogle folkeretlige problemstillinger.

Med hensyn til forslaget om efterladte søfarende anfører rederiforeningen, at en IMO-resolution, der vedrører dette emne, vil blive taget op i den kommende konsoliderede ILO-konvention om søfarendes arbejds- og levevilkår (Superkonventionen). Der synes derfor ikke at være selvstændigt behov for en bestemmelse herom i direktivforslaget.

Den 29. marts 2006 blev forslagets overordnede linier drøftet i Sølovsudvalget. Sølovsudvalget udtrykte stor skepsis over for forslaget, idet det var udvalgets opfattelse, at tiltag på erstatnings- og ansvarsområdet bør gennemføres via IMO. En ansvarsordning på EU-plan vil kunne skade den internationale regulering på dette område.

Udvalget gav udtryk for, at forslaget om en tvungen forsikring for skibe for det dobbelte beløb af begrænsningsbeløbene i Globalbegrænsningskonventionen af 1996 kunne betragtes som en omgåelse af konventionens regler om ansvarsbegrænsning. En reder må normalt være berettiget til at antage, at alle skibe bliver behandlet ens og har samme ansvarsgrænser, uanset hvor de kommer fra, og uanset om de er med i konventionen eller ej. Dette princip er lagt til grund i de nordiske sølove.

Udvalget fandt desuden, at forslaget var juridisk problematisk, idet den del af forslaget, der vedrørte certifikatudstedelse og kontrol af tredjelands skibe i uskadelig passage, var i strid med folkeretlige regler, såsom UNCLOS¹⁰.

Der var i Sølovsudvalget opbakning til, at EU arbejder for, at medlemsstaterne ratificerer de internationale ansvars- og erstatningskonventioner såsom Globalbegrænsningskonventionen af 1996, HNS- og Bunkerskonventionerne.

Ved den skriftlige høring om kompromisforslaget den 17. september 2008 er der kommet følgende bemærkninger:

Danmarks Rederiforening har tilføjet, at hvis der om nødvendigt gennemføres en tvungen forsikringsordning, ønskes den afgrænset til, at

¹⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. Danmark ratificerede havretskonventionen den 16. november 2004 med ikrafttræden 16. december 2004.

skibene er forpligtet til at have et ”entry certificate¹¹” ombord i overensstemmelse med IMO’s resolution herom (A 898 (21)). Rederiforeningen finder det endvidere diskriminerende, at forsikringscertifikatet alene skal kræves af medlemsstater, som ikke har ratificeret Globalbegrænsningskonventionen af 1996. Rederiforeningen er imod, at skadelidte kan rette krav direkte mod rederens forsikringselskab, da dette forudsætter, at ansvaret er nøje fastlagt i og begrænset i internationale ansvarskonventioner.

Maskinmestrenes Forening har i deres svar bl.a. lagt vægt på, at forslaget ikke etablerer nye forsikringsordninger men afspejler løsninger, der er fundet i IMO gennem A 898 (21).

Søfartens Ledere og Danske Maritime kan tilslutte sig den danske holdning i sagen.

Danske Havnevirksomheder har ikke bemærkninger i sagen.

6. Andre landes holdning

Forhandlingen af forslaget om rederansvar blev påbegyndt under det slovenske formandskab og fortsat af det franske formandskab.

Rådsmødet i april og det uformelle ministermøde i september, samt efterfølgende møder i rådsarbejdsgruppen, har vist en fortsat bred modstand mod en EU-regulering, der underminerer en global orden og dermed grundlæggende berører spørgsmålet om, i hvilken udstrækning skibsfart skal reguleres globalt i IMO. Derudover har modstanden været motiveret af den manglende merværdi ved reguleringen, unødvendige administrative byrder og afgivelse af forhandlingskompetence i forbindelse med Globalbegrænsningskonventionen af 1996.

Det franske formandskab og Kommissionen presser på for en bindende regulering i form af et ”minimalistisk” direktiv, der suppleres med en rådserklæring, hvor dele af Kommissionens oprindelige forslag om ratifikation af Globalbegrænsningskonventionen af 1996 indgår. Der er fremsat en række kompromisforslag, senest den 18. september 2008. Der forventes afholdt en række møder i Rådets Transportarbejdsgruppe. Hidtil har der været enighed blandt medlemsstaterne om at støtte, at alle medlemsstater skal ratificere Globalbegrænsningskonventionen af 1996, men at dette dog skulle udmøntes i et andet instrument end et direktiv.

Hovedparten af medlemsstater har hidtil været skeptiske over for indholdet af det franske formandskabs kompromisforslag, som tilsig-

¹¹ Dokumentation for forsikring i form af bevis for dækning under en P&I forsikring (ansvarsforsikring).

ter en regulering, uden at substansen og behovet herfor er konkretiseret. Herudover indebærer også den seneste tekst fra formandskabet en række tekniske problemer og udviser dermed en manglende indsigt i den generelle søretlige regulering. Både Danmark og andre lande har peget herpå. Flere lande, heriblandt Danmark, finder, at teksten er diskriminerende, hvis krav om forsikring ikke er flagneutralt. I den forestående møderække formodes teksten at blive ændret, idet en afgørende forudsætning for flere landes side vil være, at en række juridiske spørgsmål præciseres.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side ønskes fortsat alene en rådserklæring. Der anses ikke at være behov for EU-regulering i form af en tvungen forsikring, fordi der allerede findes specifikke konventioner om erstatningsansvar og forsikring globalt. Ulykker til søs sker i hele verden. Derfor skal der også reguleres globalt. På den måde vil reglerne gælde for alle landes skibe, uanset hvor de sejler.

Ulempen ved at åbne døren for regional regulering er desuden, at tredjelande tilskyndes at indføre egne regionale ordninger. Dermed ødelægges muligheden for et harmoniseret regelværk, der gælder alle skibe og alle steder. Danske skibe risikerer at blive mødt med forskellige krav, alt efter hvor i verden de befinder sig.

Fra dansk side støttes, at alle lande skal ratificere Globalbegrænsningskonventionen af 1996. Dette står allerede i den foreslåede rådserklæring.

Det franske formandskab har om deres reducerede forslag fremhævet, at Rådet for at få tilslutning fra Parlamentet må sikre en mere bindende løsning end en rådserklæring.

Skulle det vise sig, at en række lande er indstillet på at følge formandskabets ønske om en minimalistisk bindende regulering, finder man fra dansk side, at denne bedst kan opnås ved at stille krav om, at skibene foreviser dokumentation for forsikring i form af bevis for dækning under en P&I forsikring (certificate of entry in an P&I club), der er medlem af den internationale gruppe af P&I klubber, eller tilsvarende dokumentation for de skibe der ikke er forsikret i en sådan klub. Hermed sikres, at skibene er ansvarsforsikret. En sådan Forsikring vil skulle leve op til IMO's resolution om retningslinjer for forsikring, A.898 (21). For at mindske bureaukratiet skal der ikke stilles krav om, at flagstaterne udsteder et certifikat. De få skibe, der i dag måtte være selvforsikrede, tvinges dermed ind i en forsikringsordning, hvor der bliver EU-krav om at fremvise et forsikringscertifikat. Det vil ikke længere være op til de enkelte skibe, om de vil tegne forsikring eller ej.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Globalbegrænsningskonventionen af 1996 er gennemført i sølovens kapitel 9. Kravet om en særlig streng ansvarsordning **eller forsikring** for skibe fra lande, der ikke har tiltrådt konventionen, vil kræve en lovændring. Indførelse af krav om, at rederne skal stille finansiel garanti for erstatningsansvar, vil tillige kræve en lovændring. **Det gælder både for Kommissionens oprindelige forslag samt formandskabets forslag.**

Både det oprindelige og kompromisforslagene indebærer statsfinansielle konsekvenser. Hvis det franske kompromisforslag vedtages, vil de statsfinansielle konsekvenser dog kunne reduceres noget.

For Kommissionens forslag gælder, at det samlede beløb for certifikatudstedelse for 600 danske skibe skønnes at udgøre ca. 600.000 kr. årligt. Etableres der ikke en ensartet ordning via redernes fælles ansvarssystemer, de såkaldte P&I-klubber, kan udgiften stige. **Denne udgift vil dog bortfalde, hvis det franske kompromisforslag bliver en realitet.**

Kommissionens oprindelige forslag stillede krav om udstedelse af certifikater og forsikringskontrol af tredjelandsskibe i den eksklusive økonomiske zone (EEZ'en). Cirka 100.000 udenlandske skibe passerer årligt gennem EEZ'en. Danmark har dags dato ikke et beredskab til at kontrollere udenlandske skibe i EEZ'en. Såfremt Danmark skal kontrollere, at disse skibe har certifikater, samt udstede certifikater til dem, der ikke er i besiddelse heraf, kan der blive tale om anvendelse af betydelige ressourcer.

Det franske kompromisforslag begrænser certifikat- og kontrolkravene til skibe, der anløber en EU-havn. Kun ca. 25 % af anløbende handelsskibe tages ud til havnestatskontrol i dag. **Dette svarer til ca. 600 skibe.** Såfremt Danmark skal kontrollere, at alle de anløbende skibe har certifikater efter både Kommissionens **og formandskabets** forslag samt udstede certifikater til dem, der ikke er i besiddelse heraf efter Kommissionens forslag, vil det medføre et øget ressourcebehov. Både Kommissionens **og formandskabets** forslag om kontrol af alle skibe forudsætter, at der **i princippet** indføres et beredskab flere steder i landet, så de mange danske havne kan blive dækket ind. Omkostningerne ved havnestatskontrol af 25 % af anløbende udenlandske skibe i danske havne udgør cirka 5,6 mio. kr. om året. **Kontrol af forsikringscertifikater på alle anløbende udenlandske skibe vurderes at ville udgøre en merudgift i størrelsesordenen ikke over 5 mio.** om året. Det bemærkes, at der er en vis usikkerhed forbundet med vurderingen af udgifterne, **herunder** til oprettelse af døgnberedskab i flere havne.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kravet om udstedelse af certifikater er en ny obligatorisk opgave, som pålægges som følge af **Kommissionens forslag**, og kan derfor finansieres ved gebyropkrævning. Ordningen vil i dette tilfælde medføre økonomiske byr-

der for rederierhvervet svarende til ovennævnte. **Der vil derimod ikke være samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis det verserende franske kompromisforslag vedtages.**

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Kommissionens forslag vil medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet som følge af, at rederne skal tegne nye forsikringer, samt erhverve certifikater til dokumentation for forsikringerne. **Der vil ikke være nævneværdige administrative konsekvenser, hvis det verserende franske kompromisforslag vedtages.**

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 28. marts 2008 forud for Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7.-8. april 2008 til forhandlingsoplæg.

Der er oversendt grundnotat om sagen den 3. maj 2006.

Formandskabets udkast til erklæring fra medlemsstaterne om søsikkerhed

Resumé

Det franske formandskab har fremlagt et udkast til erklæring, hvori medlemsstaterne bl.a. tilkendegiver, at de vil være bundet af en lang række internationale konventioner. Endvidere tilkendegiver medlemsstaterne, at de vil være bundet af FN's søfartsorganisations (IMO) frivillige flagstatskode, og arbejde for at koden gøres obligatorisk.

1. Baggrund og indhold

Det franske formandskab har den 5. september 2008 fremlagt et udkast til rådserklæring vedrørende søsikkerhed. Udkastet har senere gennemgået mindre revisioner.

Erklæringen skal ses som et led i forhandlingerne om den 3. søsikkerhedspakke, for så vidt angår de to direktivforslag om henholdsvis opfyldelse af kravene til flagstater og rederes erstatningsansvar og finansiel garanti.

Begge disse forslag (flagstat og rederansvar) har mødt massiv modstand hos et stort flertal af medlemsstater. Disse medlemsstater har ønsket at fastholde en international regulering og ønsker ikke at regulere regionalt (dvs. i EU). De har således ment, at en erklæring er et bedre instrument.

Formandskabet søger derfor at opnå politisk enighed om et kompromis bestående af mere begrænsede juridiske tekster kombineret med en erklæring, hvor medlemsstaterne tilkendegiver, at de vil være bundet af den internationale regulering.

I erklæringen forpligter medlemsstaterne sig til yderligere at forbedre kvaliteten af deres administrationer med henblik på, at alle skibe, der fører et EU-flag i 2012 vil være på hvidlisten af Paris Memorandum of Understanding (MoU) vedrørende havnestatskontrol. Hvid-, grå- og sortlisterne er oversigter over henholdsvis gode, middel og dårlige flagstater, hvor hvidlisten er de gode flagstater.

Af erklæringen fremgår endvidere, at såfremt der opnås aftale om protokollen til HNS-konventionen, som der fortsat forhandles om, vil medlemsstaterne senest tre år derefter udtrykke samtykke til at være bundet af HNS-konventionen, der vedrører ansvar for skade forårsaget af farlige stoffer.

Senest den 1. januar 2012 vil medlemsstaterne ifølge erklæringen tilkendegive, at de vil være bundet af en række internationale konventioner. Det drejer sig om de konventioner, der er oplyst i IMO-koden, Oliean-

svarskonventionen af 1992, Oliefondskonventionen af 1992, Protokollen af 1996 til Globalbegrænsningskonventionen af 1976, Bunkerskonventionen af 2001 og Protokollen af 2003 til Oliefondskonventionen af 1992. Disse konventioner vedrører en række forskellige områder bl.a. om sikkerhed til søs, om det privatretlige ansvar og det internationale erstatningssystem for olieforurening, herunder skader forårsaget af bunkersolie (dvs. skibes brændstof).

Endvidere vil medlemsstaterne senest 1. januar 2013 tilkendegive, at de er indstillet på at være bundet af Vragfjernelseskonventionen af 2007 om fjernelse af vrag, der udgør en fare for miljøet.

Medlemsstaterne vil ligeledes tilkendegive deres villighed til at være bundet af standarderne i IMO's flagstatskode (der ellers ikke er obligatorisk) og agere i overensstemmelse med IMO's guidelines for flagstats implementering af IMO-instrumenter med henblik på at sikre, at de kompetente myndigheder er i stand til at sikre en passende håndhævelse af de internationale konventioner. IMO-koden vedrører blandt andet udstedelse af national lovgivning, fastsættelse af sanktioner og retsforfølgelse, allokering af ressourcer og personale, uddannelse og bemanning, syn, inspektion og tilbageholdelse af skibe, undersøgelse af ulykker og ulykkesopklaring og evaluering af flagstatsindsatsen.

Endeligt udtrykker medlemsstaterne i erklæringen, at de sammen med Kommissionen og andre IMO-medlemmer vil arbejde for, at IMO-koden og IMO-audits gøres obligatoriske globalt med henblik på at reducere forskelle i flagstaternes efterlevelse af internationale flagstatsforpligtelser, og dermed medvirke til at søsikkerheden og havmiljøet forbedres. Endvidere vil det medvirke til at sikre, at der internationalt skabes lige vilkår for skibsfarten, hvilket er af afgørende betydning for EU's skibsfarts levedygtighed.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig.

3. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en rådserklæring, påvirker det ikke nærhedsprincippet.

4. Gældende dansk ret

Da der er tale om en rådserklæring, har den ikke umiddelbar indflydelse på gældende dansk ret.

Danmark har, med undtagelse af Vragfjernelseskonventionen fra 2007, der vedrører ansvar for fjernelse af vrag eller genstande fra skibe, og HNS-konventionen, der er under revision, ratificeret de IMO-konventioner, som erklæringen henviser til. Der er ikke taget stilling til spørgsmålet om ratifikation af en revideret HNS-konvention samt Vragfjernelseskonventionen, der begge vil kræve en ændring i blandt andet søloven.

5. Høring

Udkastet til rådserklæring har den 17. september 2008 været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

Danske Maritime har anført, at man kan støtte erklæringen, men at det bør undgås, at det blotte forhold, at der i EU foreligger en erklæring senere kan benyttes til at begrunde EU-initiativer, der skal sikre dens overholdelse.

Danmarks Rederiforening, Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening kan tilslutte sig den danske holdning i sagen.

Danske Havnevirksomheder har haft ikke bemærkninger i sagen.

6. Andre landes holdinger

Et flertal af medlemsstater har tilkendegivet, at man i stedet for juridiske tekster om flagstatsforpligtigelser og rederansvar bør foretage en blødere regulering, eksempelvis politiske konklusioner. Hermed sikres, at der ikke overføres forhandlingskompetence til EU, hvilket betyder, at f.eks. Danmarks indflydelse som en stærk international aktør på søfartsområdet i IMO ikke svækkes.

På flagstatsområdet kan rådserklæringen understøtte direktivforslagets intentioner om, at flagstaterne lever op til deres internationale forpligtelser og gennemfører IMO-audits. For så vidt angår rederansvar kan direktivforslagets intentioner, om at medlemsstaterne skal ratificere 1992 protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, ligeledes understøttes.

På rådsarbejdsgruppemøde den 9. september 2008 fik udkastet til rådserklæring en generel positiv modtagelse, idet et stort flertal af medlemsstaterne dog fastholdt deres modstand mod selve direktivforslagene.

På det kommende rådsmøde i oktober forventes formandskabet at ville forsøge at opnå politisk enighed om et kompromis bestående af juridiske tekster, der er reduceret til et minimum, kombineret med en erklæring fra medlemsstaterne.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side støttes, at medlemsstaterne gennem vedtagelse af en erklæring sender et stærkt politisk signal om, at medlemsstaterne vil efterleve de omtalte internationale konventioner og IMO's flagstatskode.

Det støttes endvidere, at medlemsstaterne sammen med Kommissionen og 3. lande i IMO vil arbejde for, at IMO-koden og IMO-audits gøres obligatoriske globalt.

Når det drejer sig om udformningen af selve teksten om ratifikation af Vragfjernelseskonventionen og en revideret HNS-konvention, hvor forhandlingsresultatet endnu ikke foreligger, har Danmark generelt været positiv. Der bør dog findes en fleksibel tekst i lyset af, at en ratifikation kræver lovændringer, og at den endelige konventionstekst f.s.v.a. HNS end ikke foreligger endnu. En tilkendegivelse af at ratificering vil ske, hvis det er muligt (som det er blevet gjort med andre konventioner i tidligere rådskonklusioner), bør derfor sættes ind.

8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Erklæringen vurderes ikke i sig selv at ville have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Erklæringen vurderes ikke i sig selv at ville have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erklæringen vurderes ikke i sig selv at ville have konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.