



NOTAT

13. juli 2011

**Notat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Erhvervsudvalg  
vedr. Kommissionens åbningsskrivelse nr. 2009/4311**

Kommissionen har den 20. maj 2011 fremsendt ovennævnte åbningsskrivelse, hvori det gøres gældende, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 56 i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmøde (TEUF) og artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4055/1986.

Kommissionen henviser i åbningsskrivelsen til, at Danmark, som sagen foreligger oplyst, siden 2001 principielt har stillet krav om, at visse ældre nederlandske passagerskibe skal have et sikkerhedscertifikat i henhold til den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen), når de i forbindelse med international sejlads anløber danske havne.

I åbningsskrivelsen bestrider Kommissionen ikke, at skibene er omfattet af SOLAS-konventionen, og anfører i den forbindelse, at der ikke findes EU-krav om en harmoniseret certifikatordning for skibe, der udfører international sejlads. Kommissionen anfører videre, at det under disse omstændigheder i princippet står medlemsstaterne frit for at indføre de sikkerhedsregler for sådanne skibe, som de måtte finde hensigtsmæssige, idet EU-lovgivningen dog opstiller stramme rammer herfor. Sikkerhedsregler for skibe, der fører en anden medlemsstats flag, kan anses for en begrænsning af den frihed til at levere tjenesteydelser, som følger af TEUF artikel 56 og forordning (EØF) nr. 4055/1986. Kommissionen påpeger derfor, at sådanne sikkerhedsregler kun kan etableres, såfremt de er proportionale og begrundet i tvingende almene hensyn, der ikke allerede er tilgodeset i kraft af bestemmelser, som tjenesteyderen er undergivet i den medlemsstat, hvor den pågældende er etableret.

I forhold hertil anfører Kommissionen, at Danmark

- ikke har dokumenteret, at den nederlandske lovgivning ikke skulle gøre det muligt at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, skibenes særlige kendetegn taget i betragtning,
- ikke har påvist, at det er nødvendigt at pålægge de pågældende skibe krav om certifikater i henhold til SOLAS-konventionen for at opfylde kravet om et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, og
- har forsømt – ved systematisk at kræve certifikater efter SOLAS-konventionen – at undersøge for hvert af enkelt skib, om de reelle sikkerhedsvilkår er af en sådan art, at der kræves yderligere foranstaltninger, når der tages hensyn til alle relevante omstændigheder.

For regeringen er hensynet til passagerernes sikkerhed afgørende, når der tages stilling til, hvilke sikkerhedskrav et passagerskib skal opfylde. Det gælder, uanset om sejladsen foregår på et moderne passagerskib eller på et ældre skib, der ønskes anvendt til at sejle med passagerer. Passagerer, som går om bord i sådanne ældre skibe og mod betaling lader sig befordre fra en EU-medlemsstat til en anden, er som oftest ikke fortrolige med redningsprocedurer om bord på skibe. Passagererne må derfor med god ret kunne forvente, at der på alle passagerskibe i hele EU gælder et højt, ensartet sikkerhedsniveau, uanset om skibene er nye eller gamle, uanset om de sejler for motor eller sejl, og uanset om de sejler i national eller international fart.

Regeringen bestrider Kommissionens grundlæggende argument om, at der ikke findes EU-krav om en harmoniseret certifikatordning for skibe, der udfører international sejlads. Tre centrale søfartsrelevante direktiver – passagerskibsdirektivet (direktiv 98/18/EF, som er afløst af direktiv 2009/45/EF), havnestatskontroldirektivet (direktiv 95/21/EF, som er afløst af direktiv 2009/16/EF) samt flagstatsdirektivet (direktiv 2009/21/EF) – indeholder imidlertid bestemmelser, hvorefter SOLAS-konventionens krav om sikkerhedscertifikater for passagerskibe er inkorporeret i EU-retten, og disse regler finder derfor efter regeringens opfattelse anvendelse for passagerskibe, som sejler i international fart imellem to EU-medlemsstater.

Hertil finder regeringen i øvrigt, at SOLAS-konventionens regler under alle omstændigheder ville gælde forud for TEUF artikel 56. Dette følger af TEUF artikel 351, stk. 1, hvorefter rettigheder og forpligtelser, der følger af konventioner, som EU's medlemsstater tiltrådte før den 1. januar 1958, ikke berøres af bestemmelserne i traktaterne. Både Nederlandene og Danmark tiltrådte SOLAS-konventionen i 1948, og konventionen indeholdt allerede dengang det krav om, at passagerskibe på internationale rejser skulle være forsynet med SOLAS-certifikater, som nu fremgår af den gældende 1974 SOLAS konvention.

Det er på denne baggrund regeringens opfattelse, at Danmark administrerer og håndhæver de relevante bestemmelser i SOLAS-konventionen, og ikke mindst i EU's havnestatskontroldirektiv, i fuld overensstemmelse med Danmarks EU-retlige forpligtelser.

Regeringen finder således ikke Kommissionens sekundære argument om begrænsning af den frihed til at levere tjenesteydelser, som følger af TEUF artikel 56 og forordning (EØF) nr. 4055/1986, relevant, men bestrider dog – dersom dette var tilfældet – at en sådan begrænsning finder sted.

Regeringen har besvaret Kommissionens åbningsskrivelse i overensstemmelse med det ovenfor anførte.