



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL  
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

13. maj 2013

**Forslag til Rådets afgørelse om den holdning, der skal indtages på vegne af den Europæiske Union i den Internationale Søfartsorganisation (IMO) til vedtagelsen af bestemte koder og dertil knyttede ændringer af konventioner**

**KOM(2013) 208 endelig**

**1. Resumé**

*I FN's søfartsorganisation (IMO) forventes der i løbet af 2013 vedtaget en kode vedrørende krav til flagstaterne i forbindelse med anerkendelse og bemyndigelse af klassifikationsselskaber (RO-koden) samt en kode vedrørende flagstaternes implementering af centrale IMO instrumenter samt obligatorisk auditering heraf (III-koden). Der forventes endvidere vedtaget ændringer af en række IMO konventioner med det formål at gøre de to koders bestemmelser bindende for IMO medlemsstaterne.*

*Kommissionen har fremsat forslag til en rådsafgørelse, der sigter på at fastlægge EU medlemsstaternes fælles holdning i forhold IMO-forslagene. Forslagets formål er endvidere at sikre, at EU-medlemslandene tager et forbehold for de dele af IMO-forslaget, som vurderes at være i strid med EU-reglerne på området, og som EU ønsker opretholdt.*

*Forslaget til rådsafgørelse vurderes ikke at give anledning til lovændring. Forslaget rejser en generel problemstilling om proceduren for fastlæggelse af EU-holdning til IMO-forslag, og om hvorvidt denne kan få u hensigtsmæssige konsekvenser for EU-medlemslandenes gennemslagskraft i IMO og den globale regelpåvirkning i øvrigt.*

**2. Baggrund**

Den 18. april 2013 fremsatte Kommissionen forslag til rådsafgørelse, der sigter på at fastlægge EU medlemsstaternes fælles holdning i forhold til en række regelændringer, som forventes vedtaget i IMO i løbet af 2013. De forventede IMO regelændringer omfatter tre områder:

For det første drejer det sig om en kode vedrørende anerkendelse og bemyndigelse af såkaldte klassifikationsselskaber (RO-koden). Koden fastlægger de krav, som klassifikationsselskaberne skal opfylde for at kunne anerkendes og bemyndiges til at udføre syn på skibe på flagstaternes vegne.

For det andet er der tale om en kode vedrørende flagstaternes implementering af IMO instrumenter (III-koden). Med koden gøres det nuværende frivillige IMO-auditering af flagstaternes regelimplementering samtidig obligatorisk gennem nye bestemmelser i de relevante IMO konventioner.

For det tredje ændres følgende IMO konventioner med det formål at gøre de to koders bestemmelser, herunder som nævnt det hidtil frivillige IMO-auditeringssystem, bindende for IMO medlemsstaterne:

- Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, som ændret, samt dens 1988-protokol (SOLAS).
- Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973 samt dens 1978- og 1997-protokoller (MARPOL).
- Den internationale konvention om lastelinjer, 1966, samt dens 1988-protokol (LL 1966).
- Den internationale konvention om måling af skibe, 1969 (TONNAGE 1969).
- Den internationale konvention om uddannelse af søfarende og vagthold, 1978, som ændret (STCW konventionen).
- Konventionen om internationale bestemmelser til forebyggelse af sammenstød på havet, 1972, som ændret (COLREG 1972).

Den Europæiske Union er ikke medlem af IMO. Kommissionen lægger på den baggrund op til, at Rådet træffer afgørelse om, at EU medlemsstaterne skal handle koordineret i alle de IMO fora, som i løbet af 2013 vil blive berørt af/skal forholde sig til de fremsatte ændringsforslag.

Forslaget er fremsat med henvisning til TEUF artikel 199 og artikel 218, stk. 9. Kommissionen tilkendegiver i forslaget, at vedtagelsen af udkastet til RO- og III-koderne samt ændringerne af nævnte konventioner vil være omfattet af eksklusiv EU-kompetence, jf. TEUF artikel 3, stk. 2, for så vidt vedtagelsen af de nye, bindende internationale instrumenter kan påvirke gældende EU-regler eller ændre deres rækkevidde.

Med forslaget til rådsafgørelser til fastlæggelse af fælles EU-holdning til IMO-sager lægger Kommissionen som noget nyt op til formalisering af processen for EU's IMO koordination, som indtil nu altovervejende er foregået på et relativt uformelt og fleksibelt grundlag mellem Rådet og Kommissionen, i praksis via non-papers i Rådets arbejdsgruppe og sur-place i London. Fremover må der formentlig forventes et stigende antal sager om vedtagelse af en formel EU-holdning gennem rådsafgørelser i henhold til TEUF artikel 218, stk. 9.

Hvis der fra EU's side ikke kan nås til formel enighed om et IMO-forslag på et område, hvor EU har fuld kompetence, vil EU-medlemslandene i IMO ikke kunne godkende/afvise/fremsætte ændringsforslag til eller ytre sig om IMO-forslag. Det samme vil være tilfældet, hvor der er EU-kompetence på nogle, men ikke alle elementer af et konkret IMO-forslag, men hvor det er umuligt at adskille disse elementer.

Traditionelt vedtager IMO en række ændringer i tekniske konventioner og koder for at sikre, at krav til skibenes bygning og udstyr mv. følger med tiden. Dette sker typisk ved en særlig procedure, som ikke kræver en ny konvention, men hvor en teknisk komite vedtager ændringerne. Reglerne bliver bindende for alle kontraherende parter medmindre en vis procentdel medlemmer modsætter sig det indenfor en nærmere angivet frist.

Overgangen til den mere korrekte - men også mere omstændelige – procedure med vedtagelse af rådsafgørelser forudsætter, at Kommissionen allokerer tilstrækkeligt med mandskab og tid til at koordinere formel EU-holdning for hele det spektrum af IMO-opgaver, som medlemslandene håndterer i dag via fleksibel koordinering af EU-holdning.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med forslaget til rådsafgørelse er at sikre, at EU medlemsstaternes tiltrædelse af IMO ændringerne er forenelige med gældende EU-ret. Det gælder særligt i forhold til forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, samt direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

Herudover henviser Kommissionen til direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater. Dette direktiv forpligter bl.a. EU medlemsstaterne til, som flagstater, at gennemgå den nuværende frivillige IMO auditering mindst en gang hvert syvende år. Det fremhæves, at den pågældende bestemmelse udløber senest den 17. juni 2017 eller på et tidligere tidspunkt, fastsat af Kommissionen, hvis en obligatorisk IMO-auditordning er trådt i kraft.

Kommissionen tilkendegiver, at følgende elementer i udkastene til RO- og III-koderne ikke vurderes at være i overensstemmelse med de nævnte EU-retsakter:

- Den brede definition af ”myndighedscertifikater”, som efter udkastene tillige omfatter de tjenesteydelser og den form for certificering af skibe, som i forordning nr. 391/2009 og i direktiv 2009/15/EF er karakteriseret som klassifikationsselskabernes egne aktiviteter af privatretlig karakter.
- Begrænsning af klassifikationsselskabernes pligt til at samarbejde om kontrol og certificering, således at denne pligt kun gælder inden for rammerne af nærmere afgrænsede flagstatsfællesskaber (fx EU), og ikke, som forudsat i forordning nr. 391/2009, på generelt og globalt plan.
- Begrænsning af flagstatens ret til at regulere klassifikationsselskabernes kontrol- og certificeringsaktiviteter, således at denne ret alene omfatter skibe, der fører statens eget flag, og ikke, som forudsat i forordning nr. 391/2009, selskabets aktiviteter generelt og uanset flag.
- Begrænsning af flagstatens ret til, for så vidt angår andre landes skibe, at kræve, at klassifikationsselskaberne i sine kontrol- og certificerings-

aktiviteter anvender sikkerhedsstandarder, som går ud over de krav, der er fastsat i IMO konventionerne og de obligatoriske IMO instrumenter, hvilket de nævnte EU-retsakter omvendt giver mulighed for.

Forslaget indeholder derfor udkast til bilag med beskrivelse af forbehold, som hver EU-medlemsstat skal underskrive i forbindelse med godkendelse af IMO-reglerne. Der lægges ikke op til, at EU-reglerne herefter skal tilpasses, hvor der er modstrid, idet man fra Kommissionens side finder, at reglerne giver bedre sikkerhed og miljøbeskyttelse end IMO-reglerne.

De forventede ændringer af IMO konventionerne medfører herudover også etablering af en obligatorisk IMO-audit. Kommissionen ønsker med den foreslåede reservation, at sikre sig, at medlemsstaterne ikke er bundet af og derfor heller ikke vil blive auditeret op i mod de konventionsbestemmelser hvor Kommissionen vurderer, at der er uoverensstemmelse med EU-retten.

#### **4. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 218 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har ikke i begrundelsen for forslaget taget stilling til nærhedsprincippet. Kommissionen anfører imidlertid, at IMO regelændringerne direkte vedrører anliggender, der er omfattet af gældende EU-ret. På dette grundlag vurderer regeringen, at nærhedsprincippet er overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

De nævnte IMO konventioner er gennemført i dansk ret via bemyndigelser i lov om sikkerhed til søs, havmiljøloven, lov om skibes besætning og lov om måling af skibe, som er udmøntet i en række bekendtgørelser udstedt af Søfartsstyrelsen og Miljøstyrelsen.

#### **7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget forventes alene at have begrænsede lovgivningsmæssige konsekvenser i form af mindre tilpasninger af en række bekendtgørelser.

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Hvis forslaget mod forventning resulterer i statslige merudgifter, afholdes disse, jf. gældende budgetvejledning, inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende ramme.

#### **8. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Forslaget vurderes ikke at have administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

## **10. Høring**

Kommissionens forslag har været til høring den 22. april 2013 med frist for bemærkninger den 29. april 2013 og har tillige den 30. april 2011 været drøftet i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

Samlet er der modtaget høringssvar fra Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Maritime, Dansk Erhverv og Maskeimestrenes Forening. Dansk Erhverv har ingen bemærkninger. Danske Maritime og Danmarks Skibsmæglerforening forholder sig begge kritisk i forhold til EU-vedtagelser om holdning til IMO-forslag. Danske Maritime anfører, at man kan frygte, at EU vedtagelser, der gennemfører eller behandler internationale konventioner på det maritime område, kan fortolkes som en udvidelse eller ændring af EU's kompetencer. Danmarks Skibsmæglerforening beklager hertil den korte høringsfrist. Danmarks Rederiforening deler i en vis udstrækning Danske Maritimes bekymring og opfordrer regeringen til meget nøje at undersøge, om der i lignende forslag er fuld EU-kompetence på hele indholdet i et givent forslag. Det vigtige må være, at alle IMO-medlemmer fortsat kan komme med bidrag i IMO. Maskeimestrenes Forening pointerer generelt, at det er u hensigtsmæssigt, hvis EU-regler forvrider konkurrencen til fordel for tredjelande.

## **11. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

I forhandlingerne i Rådet har fokus hovedsagligt været på henholdsvis bilag til afgørelsen med udkast til EU-medlemslandenes forbehold samt på det generelle spørgsmål om EU's kompetence i forhold til IMO-regler og proceduren for vedtagelse af en fælles EU-holdning. Den overvejende del af medlemsstaterne, og i særlig grad lande med betydelige skibsfartsinteresser, har i den henseende generelt givet udtryk for, at EU's holdning/koordination i forhold til drøftelser/vedtagelser i IMO bør fastholdes så pragmatisk og fleksibelt som muligt.

På grund af sagens hastværk i forhold til kommende møder i IMO blev forslaget vedtaget på rådsmøde (Landbrug og Fiskeri) den 13. maj 2013.

## **12. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er enig i, at de påtænkte IMO vedtagelser vil udgøre et positivt bidrag til øget søsikkerhed og beskyttelse af havmiljøet, og er derfor generelt positivt indstillet over for forslaget.

I forhold til de principielle og praktiske spørgsmål om formel fastlæggelse af EU-holdning til IMO-forslag er regeringen enig i, at der i EU skal etableres en fælles holdning, når bindende IMO-forslag omfatter områder, der er dækket af EU-regler, og som derfor er omfattet af EU-kompetence.

Regeringen finder dog, at praksissen med udformning af forbehold, som hver EU-medlemsstat skal underskrive i forbindelse med godkendelse af IMO-reglerne, bør begrænses til det absolut nødvendige.

Regeringen finder det afgørende, at den formaliserede procedure ikke får en negativ indflydelse på EU's gennemslagskraft i forhold til international regeldannelse, den globale søsikkerhed og EU's maritime sektors konkurrencekraft.

Regeringen mener, at rammerne for forhandlinger og vedtagelser i IMO bør således fortsat være tilstrækkeligt fleksible til at sikre, at de enkelte EU-landes handlekraft i IMO forbliver intakt.

**13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.