

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1091)
industriministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	23. maj 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikationsselskabsdirektivet"), KOM(2000)142 endelig (2000/0066(COD)).

23. maj 2000Sag 99999/jgEM0295

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikationsselskabsdirektivet"). KOM(2000)142 endelig (2000/0066(COD))

Resumé

Forslaget er en stramning af det gældende direktiv om klassifikationsselskabernes mulighed for på medlemsstaternes vegne at udføre syn og udstede certifikater. Forslaget, som er fremsat på baggrund af tankskibet ERIKA's forlis, skal sikre, at klassifikationsselskaberne kan leve op til de aftalte forpligtelser.

Ifølge forslaget afgør Kommissionen på grundlag af komité-proceduren og på baggrund af en grundig vurdering, om et selskab kan anerkendes til at udføre opgaven. Endvidere påtager Kommissionen sig sideløbende med medlemsstaterne at overvåge selskaberne. De organisatoriske og kvalitetsmæssige krav til selskaberne er strammet. Endelig er der i forslaget fastsat grænser for klassifikationsselskaberne økonomiske ansv ar.

Forslaget kræver ikke lovændring, og medfører ikke statsfinansielle konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 24. marts 2000 et forslag til ændring af direktiv 94/57/EF om klassifikationsselskaber. Forslaget er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80 (2) og kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens artikel 251.

Forslaget er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKA's forlis. Forliset var årsag til en omfattende olieforurening af franske kyster i december 1999. Kommissionen har efter forliset fundet anledning til at stramme og centralisere proceduren for klassifikationsselskabernes mulighed for på medlemsstaternes vegne at udføre syn og udstede certifikater.

Ifølge forslaget skal medlemsstaten sikre, at dens administration gennemfører de internationale konventioner, specielt med henblik på syn og certificering af skibe. Dette opnås ved at medlemsstaterne får pligt til at følge bestemmelserne i IMO Resolution A.847 (20), som omhandler retningslinier for flagstater implementering af IMO instrumenter.

Anerkendelse af nye klassifikationsselskaber, såvel som suspension eller tilbagekaldelse af en sådan anerkendelse, besluttet ifølge forslaget af Kommissionen på grundlag af komité-proceduren og efter en grundig vurdering af selskabet. Anerkendelsen skal inddrages, hvis et selskab ikke længere opfylder de organisatoriske krav eller ikke kan efterleve sine forpligtelse med hensyn til sikkerhed og miljø. Det er altså ikke længere medlemsstaten, der træffer afgørelse om, hvorvidt et klassifikationsselskab skal anerkendes.

En nyskabelse som foreslås indført, er muligheden for suspension af en anerkendelse. Suspension anvendes, såfremt forholdene i selskabet er kritisable, og selskabet ikke er i stand til at tage de nødvendige skridt til forbedringer. Forholdene revurderes efter et år, og autorisationen inddrages, hvis ikke situationen er forbedret.

For så vidt angår kontrollen med kvaliteten af klassifikationsselskabernes virksomhed foreslås, at klassifikationsselskaberne løbende vurderes af Kommissionen. Dette skal ske sideløbende med, at medlemsstaten udfører den nuværende klassekontrol. Dertil kommer, at Kommissionen og øvrige medlemsstater ifølge forslaget skal underrettes, når en medlemsstat erfarer, at et skib, på trods af gyldige certifikater udstedt af et klassifikationsselskab, ikke kan leve op til certifikatet. Dette er en opstramning af den tidligere procedure, hvorefter Kommissionen en gang årligt skulle modtage underretning om forholdene.

De organisatoriske krav til klassifikationsselskaberne foreslås strammet, ved at de tidligere anbefalede kriterier for anerkendelse gøres obligatoriske. Det drejer sig for eksempel om krav til flådens størrelse, antallet af inspektører og ejerforhold. Yderligere er der sket en stramning af krav til selskabets kvalitetssikring, specielt med henblik på at sikre at IMO's retningslinier for syn og certificering overholdes.

Det foreslås endvidere, at kravene om åbenhed strammes. Et anerkendt klassifikationsselskab skal således ifølge forslaget underrette Kommissionen og de lande, der har bemyndiget det, om ændringer, suspensioner eller indragelse af klasse, som vedrører et af selskabets skibe. Hvis et skib skifter klasse, skal klassifikationsselskaberne indbyrdes informere om alle forhold af betydning for det pågældende skib. Denne gennemsigtighed i selskaberne skal sikre, at et skib ikke skifter klasse for at undslippe stillede krav ("class-hopping").

Harmonisering af klassifikationsselskabernes økonomiske ansvar i forbindelse med udførelse af opgaver på vegne af flagstaten er et andet nyt og væsentligt element i forslaget. Størstedelen af medlemslandene har i deres aftaler med klassifikationsselskaberne formuleret ansvarsbestemmelser, der svarer til den foreslåede direktivtekst. Der er både tale om harmonisering af ansvarsgrundlaget og beløbsgrænserne. Det bemærkes, at de r foreslås ubegrænset ansvar for forsæt og grov uagtsomhed.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen skønner, at anerkendelse og kontrol af klassifikationsselskaber kan udføres mest effektivt gennem en harmoniseret og central styring. Forslaget anses derfor for at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

Reglerne for anerkendelse af klassifikationsselskaberne findes i Teknisk forskrift nr. 1 af 27 februar 1998 om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion af skibe. Forskriften er udstedt af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs m.v.

4. Høring

Forslaget har været til skriftlig høring hos samtlige medlemmer af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål (dvs. Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Danmarks Fiskeriforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, Dansk Navigatorforening, Dansk Sø-R estaurationsforening, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet i Danmark, Fiskernes Forbund, HK/Service, Statsansattes Kartel og Erhvervenes Transportudvalg.

Specialarbejderforbundet i Danmark udtrykker generel mistillid til klassifikationsselskaberne og finder, at tilsynet med skibe bør foretages af nationale myndigheder.

Erhvervenes Transportudvalg finder, at ERIKA ulykken har vist et behov for at sikre klassifikationsselskabernes kvalitet, og de er derfor positive over for forslaget.

Rederiforeningen af 1895 støtter forslaget, idet de har udtrykt ønske om en mere ensartet synspraksis i klassifikationsselskaberne, hvilket vil kunne opnås gennem større kontrol med selskaberne.

Danmarks Rederiforening har i sit foreløbige høringssvar udtrykt tillid til de klassifikationsselskaber, der er anerkendt i Danmark. De mener derfor ikke, der er behov for yderligere kontrol af disse selskaber, men finder det dog relevant at se på den dokumentation, der er tilknyttet ERIKA-sagen.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring, og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

-

Forslaget skønnes ikke at have umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt.