

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere.

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag

Journalnummer

1

400.C.2-0

EUK

21. maj 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM(2003) 767.

P. A. Olsen

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

19. maj 2004
Sag 199943273
Arkivkode 01.80.03
Regelcenter
/ACM

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM 2003(767)

Resumé

Den såkaldte ISM kode¹ har siden 1998 været obligatorisk for skibe omfattet af SOLAS² konventionen. EU-landene har med en forordning³ gennemført en tidlig implementering for ro-ro⁴ passagerskibe i fast rutefart på havne i EU. Forslaget udvider forordningens anvendelsesområde, så den nu også kommer til at omfatte de øvrige SOLAS skibe og visse skibe i indenrigsfart.

Forslaget forventes at komme på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 10.-11. juni 2004.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen den 11. december 2003 fremlagt et forslag til en forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet. Forordningen kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

ISM koden er den maritime udgave af de kvalitetsstyringssystemer, som virksomheder bruger til at dokumentere deres organisationsforhold og arbejdsgange vedrørende sikkerhed, sundhed og beskyttelsen af det ydre miljø. Den retter sig både mod ledelsen om bord på skibet og ledelsen i rederiet i land. Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, besluttede i maj 1994, at ISM koden skulle være obligatorisk for alle skibe omfattet af SOLAS konventionen, dvs. udenrigspassagerskibe uanset størrelse og udenrigslast-

¹ Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening.

² Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen.

³ Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger.

⁴ Skibe, der har et vogndæk, så køretøjer eller tog kan køre direkte om bord.

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover. Den 1. juli 1998 trådte kravet i kraft for tankskibe, bulkskibe, højhastighedslastskibe og passagerskibe. Øvrige lastskibe kunne vente til den 1. juli 2002.

Rådet gjorde med forordning (EF) nr. 3051/95 ISM koden obligatorisk for alle ro-ro passagerskibe uanset flag i fast rutefart på EU havne med virkning allerede fra den 1. juli 1996.

Forordningen indebar også, at hvis et tredjeland ikke selv havde ISM certificeret disse skibe, ville de være nødt til at blive certificeret af en anerkendt organisation, der var godkendt efter EU reglerne.

Kommissionens forslag udvider forordningens anvendelsesområde, så den kommer til at omfatte

- alle skibe under en medlemsstats flag, som i forvejen er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- indenrigslastskibe under en medlemsstats flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A og B⁵ uanset flag, samt
- lastskibe under tredjelands flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som udfører cabotageejlads på EU havne.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har i forslaget forholdt sig til, om der i betragtning af nærhedsprincippet er behov for EF-lovgivning på området. Det fremgår heraf, at forordningen har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for alle skibstyper i international fart på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 3051/95 for ro-ro-passagerfærger. Forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves og erstattes af en ny tekst. Med forordningen indføres de ændringer til ISM-koden, som supplerer bestemmelserne om overensstemmelsescertifikaters gyldighed, midlertidige certifikater og certifikaternes form.

Regeringen finder, at regulering på fællesskabsniveau i højere grad end regulering på nationalt niveau kan sikre en udbredt og harmoniseret anvendelse af ISM koden.

4. Gældende dansk ret

⁵ I havområder af klasse A og B er sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m større end 10% på årsbasis, afstanden til en nødhavn større end 15 sømil eller afstanden til kystlinjen større end 5 sømil. I Danmark er det kun indenrigsfærgerne til Anholt, Bornholm og Christiansø samt mellem Sjællands Odde og Ebeltoft, som ikke sejler i mere beskyttede farvande (klasse C eller D).

Den eksisterende forordning finder umiddelbart anvendelse i dansk ret. Derudover gør tekniske forskrifter med hjemmel i lov om sikkerhed til søs ISM koden obligatorisk for

- alle skibe under dansk flag i international fart, som er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- lastskibe i indenrigsfart under dansk flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A, B, C og D uanset flag, samt
- lastskibe under fremmed flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som sejler i indenrigsfart.

Sammenholdes forslaget med gældende dansk ret, fremgår det, at forslaget i Danmark kun får betydning for skibe, som tilhører den sidste gruppe. Forslaget indebærer, at disse skibe fremover skal benytte en anerkendt organisation, der er godkendt efter EU-reglerne, til certificering, hvis den fremmede flagstat ikke selv har ISM certificeret dem. Dette krav er ikke gældende dansk ret i dag.

5. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring hos EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening har svaret, at de generelt kan tilslutte sig Kommissionens forslag, men at de finder, at overvejelserne om anvendelse af ikke anerkendte EU klassifikationsselskaber er betænkelig ud fra en skibsfartspolitisk betragtning.

Maskinmestrenes Forening har svaret, at de generelt støtter Kommissionens forslag.

HORESTA og Danske Havne og Miljøstyrelsen har oplyst, at de ingen kommentarer har.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere være forelagt for Folketingets Europaudvalg.