

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

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

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

4. december 2001



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges notat om de punkter, der forud for rådsmødet (transport- og telekommunikationsministre, søtransportdelen) den 6.-7. december 2001 forventedes optaget på dagsordenen.

[Handwritten signature]

**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

Rådsmøde (Søtransport) den 6.-7. december 2001

Samlet aktuelt notat

22. november 2001

Sag o1-879-17
/AJE

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur, KOM(2000) 802 2
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater - KOM(2001) 46 6

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur, KOM(2000) 802

Resumé

Kommissionen har fremlagt et forslag til en forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur. Agenturet skal blandt andet bistå Kommissionen med teknisk ekspertise og kontrol. Desuden skal det bistå medlemsstaterne med uddannelse af inspektører og opklaring af søulykker.

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

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6.-7. december 2001 er sagen sat på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles holdning baseret på en kompromistekst udarbejdet af det belgiske formandskab.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 6. december 2000 fremlagt et forslag til en forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur, som påtænkes at skulle sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for maritim sikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabet. Forordningen kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Agenturet skal efter forslaget bistå Kommissionen med:

- ajourføring af fællesskabsretten om søsikkerhed i lyset af international regulering og aktuelle forskningsprojekter,
- kontrol af medlemsstaternes havnestatskontrol, herunder gennem besøg i medlemsstaternes søfartsadministrationer, samt deltagelse i de dertil hørende tekniske organer,
- løsning af opgaver, som fællesskabsretten på søfartsområdet tillægger Kommissionen,
- indsamling, analyse og offentliggørelse af statistiske data om søsikkerhed,
- overvågning af skibsfarten,
- teknisk støtte til ansøgerlandes gennemførelse af fællesskabsretten samt
- enhver anden opgave, som Kommissionen anmoder agenturet om at løse.

Ud over den nævnte bistand til Kommissionen vil agenturet i givet fald også skulle tilrettelægge uddannelser vedrørende havne- og flagstatskontrol samt støtte medlemsstaternes opklaring af alvorlige søulykker.

Kommissionen foreslår, at agenturets overordnede ledelse varetages af en bestyrelse bestående af 16 personer, hvoraf 4 udpeges af Rådet, 4 udpeges af Eu-

ropa-Parlamentet og 8 udpeges af Kommissionen. Af de sidstnævnte skal de 4 repræsentere søfartserhvervet. Formand og næstformand vælges efter forslaget af bestyrelsen, hvis beslutninger vil kræve to tredjedele flertal, idet hvert medlem vil få en stemme.

Kommissionen foreslår, at agenturet i det daglige ledes af en administrerende direktør, som udnævnes af bestyrelsen efter forslag fra Kommissionen. Direktøren vil blandt andet skulle udarbejde agenturets arbejdsprogram, som forelægges bestyrelsen efter godkendelse fra Kommissionen. Direktøren skal endvidere kunne træffe beslutning om kontrolbesøg i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår, at agenturet får 55 ansatte og et årligt budget på 7,6 millioner EUR, hvilket svarer til ca. 57 millioner kr. Efter forslaget overlades det til bestyrelsen at træffe beslutning om agenturets arbejdsprog og geografiske placering.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6.-7. december 2001 er sagen sat på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles holdning baseret på en kompromistekst udarbejdet af det belgiske formandskab.

Bestemmelserne om agenturets opgaver og arbejdsprogram er i formandskabets tekst ændret, så agenturet ikke alene skal løse opgaver for Kommissionen, men arbejde efter et arbejdsprogram, der fastlægges af bestyrelsen efter udtalelse fra Kommissionen. Desuden vil medlemsstaterne såvel som ansøgerlande kunne anmode om teknisk støtte fra agenturet.

Bestemmelserne om agenturets kontrol af medlemsstaternes havnestatskontrol er i formandskabets tekst ændret, således at kontrollen ikke længere *skal*, men *kan* ske gennem besøg i medlemsstaternes søfartsadministrationer. Besøgene skal desuden gennemføres uden særlige kontrolbeføjelser efter retningslinier fastlagt af agenturets bestyrelse.

Bestemmelserne om bestyrelsens sammensætning er i formandskabets tekst ændret, så hvert medlemsland får 1 medlem, mens Kommissionen får 4 og desuden kan udpege 4 medlemmer uden stemmeret fra erhvervet.

Med hensyn til bestemmelserne om agenturets arbejdsprog forventes disse affattet, således at sprogarrangementet følger EU's generelle sprogregime.

Med hensyn til bestemmelserne om agenturets geografiske placering lægges der op til, at dette spørgsmål afgøres i henhold til Traktatens regler herom, uden at det dog omtales eksplicit i forordningens tekst.

2. Europa-Parlamentets holdning

Parlamentet har i sin første udtalelse støttet agenturets oprettelse, men har med en række ændringsforslag samtidig forholdt sig kritisk til agenturets afhængighed af Kommissionen.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

I betragtning af de særlige træk ved Fællesskabets søsikkerhedspolitik samt behovet for, at denne politik anvendes på en ensartet måde, finder Kommissionen, at en foranstaltning på EF-plan er den eneste mulighed for at garantere samme niveau for sikkerhed og forureningsforebyggelse i hele Unionen.

Forordningsforslaget ses ikke at være i strid med nærheds- og proportionalitets princippet.

4. Gældende dansk ret

Reglerne på området findes i lov om sikkerhed til søs og lov om beskyttelse af havmiljøet.

5. Høring

Kommissionens oprindelige forordningsforslag har været i høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, der omfatter søfartserhvervets parter. Forslaget blev behandlet på udvalgets møde den 26. februar 2001, og der var ikke forud herfor modtaget bemærkninger til forslaget. Udvalget stillede sig generelt afvisende over for forslaget og lagde vægt på, at der ikke overføres kompetence fra medlemsstaterne og Kommissionen til et eventuelt agentur. Specialarbejderforbundet i Danmark tilkendegav dog efterfølgende, at man kunne konstatere vidtgående forskelle i en række staters implementering af internationale sikkerhedsregler, og at staterne anvender sådanne forskelle som konkurrenceparameter. Forbundet fandt på den baggrund, at dette kan modvirkes gennem øget centralisering af beslutningsprocesser i EU.

De ændringer af Kommissionens forordningsforslag, der er en følge af formandskabets kompromistekst, ligger på linie med de synspunkter, som EF-specialudvalget gav udtryk for. Formandskabets kompromistekst har derfor ikke været sendt til høring.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at ville få statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Søfartssikkerhedsagenturet skal efter forslaget finansieres via EU's egne budgetter uden yderligere bidrag fra medlemsstaterne.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville få samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen er den 29. september og 15. december 2000 samt den 30. marts 2001 nævnt i Folketingets Europaudvalg til orientering. Udvalget har modtaget notater om sagen den 21. september og den 8. december 2000 samt den 5. februar og den 23. marts 2001. Udvalget har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens oprindelige forslag den 5. marts 2001.

2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater - KOM(2001) 46

Resumé

Europa-Kommissionens forslag til direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne, sigter på at fremme søtransporten ved at skabe ensartede dokumentationsprocedurer, når skibe anløber og afsejler fra havne i EU. Dette skal ske ved, at skibene og havnene anvender visse af de standardformularer, der er udarbejdet af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) som appendix til IMO FAL konventionen (Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen).

Forslaget kræver ikke lovændring. Toldmyndighederne skønner, at forslaget vil medføre et øget ressourceforbrug i forbindelse med toldkontrol af skibe, som anløber dansk havn.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6.-7. december 2001 med henblik på endelig vedtagelse.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Sigtet med forslaget er at fremme søtransporten ved at skabe ensartede dokumentationsprocedurer (meldeformaliteter), når skibe anløber og afsejler fra havne i EU. Dette skal ske ved, at skibene og havnene anvender 5 ud af de 6 standardformularer, der er udarbejdet af IMO som appendix til IMO FAL konventionen. Forslaget forudsætter ikke undertegning eller ratifikation af IMO FAL konventionen.

Forslaget har baggrund i Kommissionens bestræbelser på at fremme nærskibsfarten. En undersøgelse af meldeformaliteter for nærskibsfarten afslører meget forskellige dokumentkrav. Efter Kommissionens opfattelse viser undersøgelsen imidlertid også, at de fleste dokumentationskrav tager udgangspunkt i IMO FAL formularerne. Anløb af og afsejling fra havne skal dog efter forslaget være omfattet af de samme krav, uanset om der er tale om nærskibsfart eller oceangående sejlads.

Forslaget indebærer, at medlemsstaterne skal anse meldeformaliteterne for opfyldt, hvis de oplysninger, som et skib afgiver, er i overensstemmelse med kravene i IMO FAL formularerne. Der kan således ikke forlanges andre oplysninger på de områder, som er omfattet af IMO FAL formularerne. Forslaget åbner dog mulighed for, at den enkelte medlemsstat – for så vidt angår områder eller oplysninger, som ikke er omfattet af IMO FAL formularerne, eksempelvis som følge af toldprocedurer – kan afkræve skibene andre oplysninger på separate formularer. Endelig indebærer direktivforslaget ikke, at medlemsstaterne skal stille krav om, at skibene skal afgive alle de oplysninger, der er indeholdt i FAL-formularerne. Sendes formularerne elektronisk, skal det elektroniske slutformat på slutbrugerens skærm og i udskrevet form følge formaterne fra de standardiserede IMO FAL formularer.

Det foreslås endelig, at ændringer til forslagens bilag og henvisninger til IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO foranstaltninger, som er trådt i kraft, skal kunne vedtages af et udvalg under Kommissionen i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådsafgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999.

Europa-Parlamentet har i sin første udtalelse om forslaget fremsat 9 ændringsforslag, som hovedsageligt er af redaktionel karakter. Samtlige ændringsforslag kan accepteres af medlemsstaterne og Kommissionen.

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede tiltag – nemlig at fremme søtransporten – ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af dets omfang og virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan. Det anføres endvidere, at direktivet kun omfatter det, som er nødvendigt for, at dette mål kan nås, og at det er ikke mere vidtrækkende, end det er nødvendigt i forhold til det fastsatte mål.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet må anses for overholdt, idet ensartede regler over et større geografisk område bør fastlægges på EU niveau.

3. Gældende dansk ret

Reglerne om toldkontrol findes i henholdsvis § 17 i toldloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 113 af 27. februar 1996, og § 7 i toldbehandlingsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 467 af 15. juni 1999, hvorefter virksomheder, der driver trafik med skibe, eller skibsføreren skal afgive og dokumentere de oplysninger om skib, besætning, passagerer, ladning m.v., der er nødvendige for toldkontrollen.

Efter § 11, stk. 8, jf. stk. 6, i bekendtgørelse nr. 181 af 20. marts 2001 om udlændinges adgang her til landet (udlændingebekendtgørelsen) kan oplys-

ninger om et lastskibs besætning og eventuelle passagerer angives på de respektive IMO FAL formularer, der efter Danmarks indtræden i Schengensamarbejdet tillige kan anvendes ved indrejsekontrol.

Danmark har i 1968 ratificeret FAL konventionen, men har taget forbehold overfor konventionens krav om anvendelse af en række nærmere fastsatte dokumenter i forbindelse med skibes anløb og afsejling.

4. Høring

Kommissionens forslag har været behandlet af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Der henvises til notat fremsendt den 15. juni 2001.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

Toldmyndighederne skønner, at forslaget vil medføre et øget ressourceforbrug for toldmyndighederne i størrelsesordenen 8 årsværk på landsplan i forbindelse med toldkontrol af skibe, som anløber dansk havn. Toldmyndighederne vil som følge af forslagets gennemførelse være nødt til at foretage toldkontrol på basis af flere forskellige dokumenter i modsætning til i dag, hvor alle told-relaterede oplysninger afgives på et enkelt dokument.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Udover selve sigtet med forslaget – nemlig at fremme søtransporten ved at lette de administrative byrder i forbindelse med havneanløb – skønnes der ikke at være samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 til forhandlingsoplæg. Udvalget har modtaget notat om sagen den 15. juni 2001 og har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 1. juni 2001.

