



SAMLENOTAT

3. EU's maritime sikkerhedspakke	2
a. Forslag til ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.....	2
b. Forslag til ændring af direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater.....	9
c. Kommissionens forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EC af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet).....	16

3. EU's maritime sikkerhedspakke

a. Forslag til ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren

KOM(2023) 270

*Revideret udgave af kommenteret dagsorden af 4. september 2023.
Ændringer er markeret med streg i margin.*

1. **Resumé**

Med forslaget tilsigter Kommissionen at opdatere og præcisere grundlaget for undersøgelse af ulykker til søs i det maritime kommercielle segment. Dette for at fremme læring fra ulykker og forebyggelse af tilsvarende fremadrettet.

Med forslaget indarbejdes tillige de erfaringer og den udvikling, der er sket i den internationale regulering siden revisionen i 2009. Herunder falder navnlig den Internationale Kode for ulykkes undersøgelse¹, som er udarbejdet af FN's søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization).

EU-reguleringen er imidlertid mere omfattende end de internationale regler. Således fastlægges det, at EU-medlemslandene skal etablere uafhængige undersøgelsesenheder, som via national regulering informeres om maritime ulykker og hændelser. De uafhængige undersøgelsesenheder skal herefter foranledige en undersøgelse af maritime ulykker efter fælles retningslinjer og metoder. For alvorlige ulykker skal der udarbejdes og offentliggøres sikkerhedsundersøgelsesrapporter herom. Med henblik på erfaringsopsamling skal alle ulykker og hændelser tillige registreres i en fælles EU-database.

Med direktivforslaget lægges op til, at maritime ulykkesundersøgelser skal forestås af en selvstændig myndighed. For at kunne udføre en grundig og dækkende ulykkesundersøgelse skal de involverede ulykkesundersøgere således have vide beføjelser. De skal eksempelvis have fornøden adgang til et ulykkessted, kunne kræve nødvendig dokumentation udleveret, og de skal kunne udspørge skaderamte og vidner. En struktur, som allerede er gennemført for den Danske Maritime Havarikommission (Danish Maritime Accident Investigation Board - DMAIB). Hertil skal de ressourcemæssige rammer sikres, og denne myndigheds virke skal kvalitetssikres og certificeres.

¹ Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)

Fokus har i det nuværende direktiv været på last- og passagerskibe samt større fiskeskibe. Det er imidlertid en erkendelse, at mange ulykker finder sted på mindre fiskeskibe. Kommissionen foreslår derfor, at alvorlige ulykker på fiskeskibe under 15 meter tillige skal undersøges.

Endelig lægger forslaget op til, at EU's søsikkerhedsagentur, EMSA, i større omfang skal tilbyde uddannelse af ulykkesundersøgere og yde teknisk og operationel bistand til medlemslandene.

Regeringen er positiv over for at opdatere grundlaget for ulykkesundersøgelse til søs, herunder at grundlaget på EU-plan kommer til at omfatte mindre fiskeskibe, hvilket allerede er tilfældet i Danmark. Regeringen støtter forslaget om, at nationale ulykkesundersøgelser skal udføres af en selvstændig myndighed og hvile på et egnet kvalitetsstyringssystem. Proportionaliteten i forslaget om, at systemet tillige skal certificeres, skal yderligere drøftes og afvejes i lyset af, at flere medlemslande (herunder Danmark) har relativt små ulykkesundersøgelsesenheder, hvorfor en certificering kan forekomme ressourcetung. Regeringen vil herudover arbejde for at få området for ulykkesundersøgelse afgrænset til hændelser, der sker i direkte forbindelse med maritime transport- og arbejdsopgaver til søs.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter:

- Direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater
- Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol
- Direktiv 2009/18/EF om undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren
- Direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser og
- Forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af det europæiskeagentur for søfartssikkerhed (EMSA)

Hensigten er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO); at styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering; og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

For ændring af Direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren blev den danske sprogversion af forslaget fremsendt til Rådet den 5. juni 2023.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på den evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018. Evalueringen viste, at reguleringen havde opnået sit formål, fortsat er relevant og har medført merværdi i form af selvstændige og uvildige undersøgelser af ulykker i den maritime transportsektor. Undersøgelser, som helt overordnet bidrager til bedre viden om sikkerhed til søs og som værktøj til at identificere områder, som fordrer en særlig indsats.

Evalueringen viste yderligere, at der var behov for en opdatering, så direktivet stemmer overens med den udvikling, der er sket i international regulering. Dette drejer sig blandt andet om vedtagelsen af en ny IMO kode særlig for ulykkesundersøgelser², som skal sikres indført i medlemslandene. Evalueringen viste også, at der er særlige udfordringer med visse kategorier af fartøjer, som ikke indgår i det nuværende undersøgelsesregime, herunder fiskeskibe med en længde under 15 meter. Der bliver altså ikke på nuværende tidspunkt foretaget en systematisk undersøgelse af alvorlige ulykker for mindre fiskeskibe i EU-landene. Generelt var der også behov for at præcisere uklare definitioner herunder at tydeliggøre, på hvilken måde forskellige ulykker skal undersøges. Endelig fastlægges tidsrammer for undersøgelser ligesom grøn teknologi inddrages.

Kommissionen har fremlagt forslaget som led i en større maritim pakke som tillige tilsigter en revision af havestatskontroldirektivet³ og flagstatsdirektivet⁴.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

3. Formål og indhold

Med forslaget vil Kommissionen adressere den internationale udvikling i normer for ulykkesundersøgelse, de erfaringer, der er oparbejdet siden det

² Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

nuværende direktiv trådte i kraft, og det behov, der er konstateret for en harmoniseret tilgang til området.

Konkret foreslås det at:

- i) fastlægge, at ulykkesundersøgelser skal udføres af en myndighed i medlemslandene, da det fordrer vidtgående beføjelser for at kunne undersøge en hændelse på tilstrækkelig vis.
- ii) præcisere, at skibe uden mekaniske fremdrivningsmidler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer omfattes, såfremt de anvendes kommercielt.
- iii) udvide området for ulykkesundersøgelser således, at det for meget alvorlige ulykker (dødsulykker og forlis) på fiskeskibe med en længde under 15 skal vurderes, om der skal iværksættes en ulykkesundersøgelse.
- iv) opdatere den fælles EU-regulering så den stemmer overens med den udvikling, der er sket i forhold til international regulering på ulykkesundersøgelser og evt. udbygge, hvor det er relevant.
- v) muliggøre, at andre involverede lande kan bidrage med relevant information til en ulykkesundersøgelse.
- vi) pålægge medlemslandene, at alle ulykker rapporteres til den fælles EU-database hertil (EMCIP).
- vii) medlemslandene skal sikre de fornødne ressourcer til maritime ulykkesundersøgelser.
- viii) sikre at ulykkesundersøgelse sker på grundlag af et certificeret kvalitetsstyringssystem.
- ix) pålægge Kommissionen at sikre en kapacitetsopbygning til at støtte ulykkesundersøgelser i de enkelte medlemslande med såvel træning og vejledning som teknisk bistand.

Kommissionen finder, at forslaget vil fremme maritim sikkerhed ved, at erfaringer fra undersøgelser af ulykker til søs inddrages i læring og forebyggelse af tilsvarende ulykker fremadrettet.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Forslaget behandles i Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN), som den 18. september 2023 fremlagde sit udkast til rapport om forslaget. Europa-Parlamentet forventes at tage stilling til rapporten den 7. december 2023.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget skal fremme, at maritime ulykkesundersøgelser iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag. Tilsvarende, at der sker en rapportering til en fælles EU-database, hvorfra medlemslandene og Kommissionen kan udlede læring og tendenser, der fordrer handling.

En individuel tilgang til maritime ulykkesundersøgelser i de enkelte lande vil medføre en større grad af vilkårlighed i såvel omfanget af ulykkesundersøgelser som de fremgangsmåder, der anvendes. En ordning, der ikke sikrer, at ulykkesundersøgelser finder sted i alle medlemslande, kan betyde usikkerhed og forvridning af det indre marked. Erfaringen med det nuværende direktiv har desuden vist, at fælles rammer fremmer samarbejdet om ulykkesundersøgelser mellem medlemslandene og mulighederne for at drage fælles læring.

Det vurderes derfor, at fælles rammer for ulykkesundersøgelser bedst kan opnås ved tilpasning af fællesskabsreguleringen, nu med mere præcise rammer herfor.

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Det nuværende direktiv fastlægger primært rammer for, hvorledes de enkelte medlemslande organiserer maritime ulykkesundersøgelser. Denne ikke-borgerrettede del er ikke indført i national regulering. Den borgerrettede del om pligten til at anmelde søulykker m.v. er gennemført ved bekendtgørelse nr. 638 af 14. juni 2011 om indberetning af søulykker, dødsfald samt hændelser til søs.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Direktivforslaget rettes primært mod myndigheder i medlemslandene. Hertil er det allerede indeholdt i den danske regulering om indberetning af søulykker m.v. fastlagt, at de omhandlede hændelser skal indberettes til Søfartsstyrelsen. Der vurderes derfor ikke at være behov for nye reguleringsmæssige tiltag.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der vurderes ikke, at de foreslåede ændringer til direktivet medfører nye økonomiske konsekvenser for skibsfarten.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser.

Tilpasningen og certificeringen af det kvalitetssystem, som i dag anvendes, forventes at koste 1-2 mio. kr. Hertil kommer et årligt beløb i

størrelsesordenen 300.000 kr. til opretholdelse og styring af sikkerhedsstyringssystemet.

Kommissionens forslag om at udvide området for ulykkesundersøgelser af pramme, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer vurderes at medføre yderligere merudgifter.

Det bemærkes, at det følger af budgetvejledningen, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Der er ikke identificeret andre konsekvenser ved forslaget.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor i Danmark og Europa.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 7. juni 2023 med frist den 19. juni 2023.

Der er modtaget høringssvar fra CO-Søfart, Danske Rederier og Danske Havne.

CO-Søfart har ikke bemærkninger til forslaget.

Danske Rederier har ikke bemærkninger til forslaget, men er generelt interesseret i at EU opererer med ensartede principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.

Danske Havne har ikke bemærkninger til de overordnede formål med forslaget, som de kan tilslutte sig, men finder det uhensigtsmæssigt, hvis midler til Connecting Europe Facility (CEF) reduceres som følge af styrkelsen af EU's søsikkerhedsagentur, EMSA.

9. Forhandlingssituationen

Forhandlingerne startede i juni 2023. Der var bred opbakning til formålet med Kommissionens forslag. En række lande lagde vægt på, at direktivet fortsat skulle begrænses til maritime transport- og arbejdsopgaver. Dertil ønskede flere lande at sikre fleksibilitet mht. at indføre og certificere et kvalitetsstyringssystem.

Flertallet af lande ønskede ikke at udvide direktivets anvendelsesområde mht. skibe, der ikke fremdrives med mekaniske midler, primitive træskibe

og fritidsfartøjer. Ligeledes har medlemslandene været splittede på inddragelsen af mindre fiskeskibe.

Slutteligt har der været et ønske fra flere medlemslande at sikre klarhed om uafhængigheden af undersøgelsesenhederne hvorfor EMSA alene skal inddrages i ulykkesundersøgelser efter anmodning.

10. Regeringens holdning

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende.

Konkret er regeringen positiv over for at opdatere grundlaget for ulykkesundersøgelse til søs, herunder at grundlaget på EU-plan kommer til at omfatte mindre fiskeskibe, hvilket allerede er tilfældet i Danmark.

Regeringen støtter forslaget om, at nationale ulykkesundersøgelser skal udføres af en myndighed og hvile på et egnet kvalitetsstyringssystem. Proportionaliteten i forslaget om, at systemet tillige skal certificeres, skal yderligere drøftes og afvejes i lyset af, at flere medlemslande (herunder Danmark) har relativt små ulykkesundersøgelsesenheder, hvorfor en certificering kan forekomme ressourceetung.

Regeringen vil herudover arbejde for at få området for ulykkesundersøgelse afgrænset til hændelser, der sker i direkte forbindelse med maritime transport- og arbejdsopgaver til søs.

Regeringen finder det uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårig finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 29. juni 2023.

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 22. september 2023.

b. Forslag til ændring af direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater

KOM (2023) 272

Notatet er en opdateret version af kommenteret dagsorden af 4. september 2023. Ændringer er markeret med streg i margin.

1. Resumé

Kommissionen har den 1. juni 2023 præsenteret forslag til ændring af flagstatsdirektivet. Direktivet regulerer flagstaters forpligtelser til at sikre, at internationale regler for sikkerhed til søs på flagstatens egne skibe er opfyldt.

Med forslaget ønsker Kommissionen at opdatere og tilpasse direktivet i forhold til nye internationale regler og procedurer; at sikre tilstrækkelig kapacitet hos flagstaterne til at udføre inspektion af egne skibe og monitorering af anerkendte organisationer (klassifikationselskaber), som udfører arbejdet på vegne af flagstater; at fremme digitale løsninger i forhold til inspektionsrapporter og brug af udveksling af elektroniske certifikater; og at sikre en ensartet tilgang til opgørelsen af, i hvilken grad flagstaten opfylder sine forpligtelser.

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser til forvaltning af de foreslåede ændringer, da der bl.a. stilles krav om en øget kontrolindsats over for egne skibe samt over for de anerkendte organisationer, som udfører kontrol på vegne af flagstater. Der stilles også krav om EU-fælles efteruddannelse af skibsinspektører, som udfører flagstatskontrol. Desuden kan der forventes en potentiel it-udviklingsudgift for at gøre nationale systemer kompatible med EU-systemer.

Regeringen hilser forslaget om en revision af flagstatsdirektivet velkomment sammen med ambitionen om styrket implementering og håndhævelse af internationale regler for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af søfarende. Regeringen er enig i at fremme digitalisering af den maritime sektor, grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke, og forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Regeringen finder, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med maritim sikkerhed og ønsker derfor, at medlemslandene bevarer fleksibilitet

med hensyn til uddannelse af inspektører og til prioritering af egne ressourcer i forhold til tilsyn, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås, og sikkerhedsniveauet kan opretholdes.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter, heriblandt direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

Hensigten med den maritime sikkerhedspakke er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO), samt styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering, og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

Den danske sprogversion af forslaget blev oversendt til Rådet den 5. juli 2023. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på en evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018, samt løbende monitorering af landes implementering fra Kommissionens side. Evalueringen viste, at direktivet bidrog til et højt niveau af søfartssikkerhed i EU i kraft af en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler.

Evalueringen viste også, at der i Kommissionens øjne var behov for:

- i) at der skabes klarhed i forhold til implementering af nye internationale regler på EU niveau,
- ii) en harmoniseret tilgang til flagstaters inspektioner, kontroller, monitorering af og informationsudveksling om deres skibe,
- iii) at sikre, at de nationale myndigheder har de nødvendige ressourcer til at opfylde flagstatskravene.

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT program, som skal sikre klarere og mere effektiv regulering, som er i tråd med blandt andet den teknologiske udvikling. Kommissionen peger på, at forslaget introducerer brug af elektronisk udveksling af information, som vil reducere administrative

byrder. Det fremhæves også, at forslaget tjener til at implementere EU's politiske retning om en kulstofneutral og konkurrencedygtig europæisk maritim transportsektor og bidrager til European Green Deal ved at introducere nye teknologier, som skal effektivisere og dermed gøre maritim transport mere grøn.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

3. Formål og indhold

Formålet med opdateringen af flagstatsdirektivet (2009/21/EF) er at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder deres forpligtelser ifølge FN's søfartsorganisations (IMO) konventioner om sikkerhed til søs, der fastsætter en række globale regler for søfarten. Sigtet med direktivet er at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler i international fart under en medlemsstats flag og dermed sikre kvaliteten af europæisk skibsfart.

Medlemsstaterne forpligtes blandt andet til at sikre, at procedurer for registrering og inspektion af skibe overholdes, at skibe overholder internationale regler og standarder, at kontrol- og overvågningssystemer implementeres, at eventuelle overtrædelser af internationale regler sanktioneres, samt at en række nærmere angivne retningslinjer for medlemsstaternes indsats, hvor et skib tilbageholdes ved havnestatskontrol,⁵ overholdes.

Dette gøres ved, at flagstater udsteder relevante certifikater på baggrund af flagstatsinspektioner. Flagstater kan uddelegere dette arbejde til organisationer,⁶ som er anerkendte af EU, men det endelige ansvar for, at skibe overholder reglerne, ligger hos flagstaterne.

Formålet med de foreslåede ændringer til direktivet er tillige at opdatere og tilpasse direktivet til gældende internationale regler for dermed at sikre juridisk klarhed og en ensartet tilgang på EU-niveau. Dette gælder særligt i forhold til IMO's kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter (III-koden), hvor de kontraherende lande blandt andet er forpligtet til at undergå regelmæssige audits i forhold til regelimplementering.

⁵ Havnestatskontrol er medlemsstatens kontrol af fremmedflagede skibe i sine havne med hensyn til overholdelse af internationale konventioner mv. for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt besætningens leve- og arbejdsvilkår om bord.

⁶ Ikke-statslige organisationer, som fastsætter og vedligeholder tekniske standarder for skibsoperation og konstruktion med henblik på forsikring af skibe (klassifikationsselskaber). Organisationerne varetager forskellige godkendelsesopgaver og certifikatudstedelser på vegne af flagstater.

Ændringerne skal også sikre tilstrækkelig inspektion af skibe og monitorering af anerkendte organisationer, som udfører dette arbejde på vegne af flagstater. Det indebærer at sikre en mere harmoniseret tilgang til inspektioner og konsistens i forhold til tilsyn med anerkendte organisationer. Til dette arbejde lægger forslaget op til, at der bevares en kernekapacitet af teknisk personale i flagstatsadministrationerne. Medlemslandene skal dermed sikre, at personale, som er involveret i at udføre syn, inspektioner eller audits af skibe og rederier, har deltaget i en fælles ordning for kapacitetsopbygning, som oprettes af Kommissionen efter rådførelse med medlemsstaterne. Ikke-myndighedspersonel kan anvendes til at bistå med udførelsen af inspektioner, men der stilles krav til dokumentation af typen og omfanget af det inspektionsarbejde, der kan udføres, og det skal præciseres, hvordan dette personel skal kommunikere og rapportere. Flagstaten skal også sikre, at dette personel har tilstrækkelig uddannelse, og at de overvåges i henhold til deres definerede opgaver.

Ændringerne har også til formål at fremme digitale løsninger. Dette gælder særligt rapportering i forbindelse med skibsinspektioner samt brug af og udveksling af elektroniske certifikater, som skal ske på måder, der er kompatible med Det Europæiske Maritime Sikkerhedsagenturs (EMSA) databaser. Dette tiltag sker på baggrund af et pilotprojekt mellem Søfartsstyrelsen og EMSA om udvikling og indførelse af elektroniske certifikater.

Ændringerne skal yderligere sikre en ensartet tilgang til forståelsen og opgørelsen af, hvor godt flagstater opfylder sine krav som flagstat. Dette indebærer forbedret samarbejde mellem nationale myndigheder, herunder nedsættelsen af en EU højniveaugruppe for flagstatsanliggender. Desuden skal systemet til at opgøre opfyldelsen af krav (performance measurement scheme) opdateres og moderniseres for en mere effektiv og fortsat forbedret indsats.

Forslaget indfører et krav om, at administrationerne skal råde over tilstrækkelige ressourcer, der svarer til flådens størrelse og type med henblik på at opfylde forpligtelsen til at udføre supplerende inspektioner af skibe, der synes af anerkendte organisationer, samt efterleve EU-krav for tilsyn med og overvågning af anerkendte organisationer. De nærmere bestemmelser herfor vil blive fastlagt ved en gennemførelsesretsakt.

I forslaget er der tilføjet et annekset til flagstatsdirektivet, som indeholder de for flagstater relevante dele af IMO's kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter (III-koden). Kommissionen tildeles beføjelser til at udstede delegerede retsakter i forhold til at opdatere annekset i tilfælde af at nye bestemmelser for flagstater vedtages internationalt, særligt i IMO.

Forslaget giver på nuværende tidspunkt anledning til en ændring i EU-budgettet i form af en øget bevilling til EMSA. Kommissionen foreslår, at EMSA tilføres 26 mio. kr. i perioden 2024-2027 samt 50 mio. kr. i perioden 2028-2034. Bevillingen finansieres inden for det eksisterende EU-budget via omprioritering inden for udgiftsområde 1 (det indre marked, innovation og det digitale område) fra Connecting Europe Facility.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget vil blive behandlet i Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN), som den 19. september 2023 fremlagde sit udkast til rapport om forslaget. Europa-Parlamentet forventes at tage stilling til rapporten den 7. december 2023.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget skal sikre, at internationale krav til flagstater iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag for at sikre skibsfart af høj kvalitet og lige markedsvilkår. I lyset af skibsfartens internationale karakter vurderes det, at formålet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de individuelle medlemsstater.

Det vurderes derfor, at fælles rammer for krav til flagstater bedst kan opnås ved tilpasning af fællesskabsreguleringen, nu med mere præcise rammer herfor.

Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Forpligtelserne til at varetage flagstatsopgaverne med henblik på at opfylde de gældende internationale konventioner, som Danmark er tiltrådt, er indarbejdet i gældende dansk ret, hvorfor forslaget vedrører en lang række danske søfartslove med tilhørende bekendtgørelser og tekniske forskrifter.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget forventes ikke at medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, idet det primært er rettet mod myndighedsarbejde, som ikke vil skulle reguleres med lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Det vurderes, at de foreslåede ændringer til direktivet vil medføre nye erhvervsøkonomiske konsekvenser for skibsfarten bl.a. i form af betaling af supplerende tilsyn fra Søfartsstyrelsen, ud over de tilsyn som foretages af de anerkendte organisationer. Disse vurderes dog ikke være af væsentlig

karakter, ligesom forslaget heller ikke forventes at medføre væsentlige administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser på ca. 8 mio. kr. årligt. Der lægges op til en forøget kontrolindsats over for alle danske skibe, som ikke nødvendigvis kan dækkes fuldt ud af brugerbetaling. Herudover skal der gennemføres en yderligere kontrolindsats over for de anerkendte organisationer, som udfører kontrol på vegne af Danmark. Ligeledes gøres efteruddannelse i regi af EMSA af skibsinspektører, som udfører flagstatskontrol, obligatorisk. Indførelsen af en inspektionsdatabase vil desuden skulle gøres kompatibel med nationale it-systemer, hvilket kan medføre en potentiel it-udviklingsudgift.

En vedtagelse af forslaget, som det foreligger, forventes derfor at medføre væsentlige udgifter til opnormering af antallet og uddannelsen af skibsinspektører samt andre udgifter forbundet med efterlevelsen af ovennævnte bestemmelser. Det bemærkes, at udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes på EU-niveau at bidrage til forebyggelse af ulykker, som involverer tab af menneskeliv eller skade på miljøet, som resultat af den forbedrede sikkerhed.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor i Danmark og Europa.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalg for skibsfartspolitik med frist den 14. august 2023. Der er ved fristens udløb ikke modtaget høringsvar vedr. forslaget.

9. Forhandlingsituationen

Forhandlingerne startede i september 2023. Der var i udgangspunktet bred opbakning til formålet med forslaget, herunder at tilpasse regelsættet til international regulering. Dog har størstedelen af medlemslandene fundet Kommissionens forslag for præskriptivt og har udtrykt skepsis i forhold til medlemsstaternes kapacitet til at imødekomme de nye krav, de administrative byrder og omkostninger forbundet hermed.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser forslaget om en revision af direktivet om opfyldelse af krav til flagstater velkomment og bakker op om Kommissionens ambition om at styrke implementering og håndhævelse af internationale regler.

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende. Regeringen finder, at kvalitetsskibsfart er essentielt i forhold til at styrke sikkerhed til søs og for at skabe lige konkurrencevilkår globalt.

Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, fremme grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke og at forslagene ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Grundet søfartens globale karakter finder regeringen, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet.

Regeringen finder det vigtigt at sikre et højt generelt sikkerhedsniveau på skibe. Regeringen finder det derfor vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødvendige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet på danskflagede skibe opretholdes. Regeringen vil derfor arbejde for, at medlemslandene bevarer fleksibilitet med hensyn til uddannelse af inspektører og til prioritering af egne ressourcer i forhold til synsindsatsen.

Regeringen ønsker, at tilgangen til sikkerhedskontrol på skibe skal fremme en sikkerhedskultur, hvor der er en generel forståelse af vigtigheden af sikkerhed, og hvordan den opnås. Tilgangen skal være risikobaseret og tage højde for det enkelte skibs individuelle operationelle forhold.

Regeringen finder det uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårige finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 1. september 2023.

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 22. september 2023.

c. Kommissionens forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EC af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet)

KOM (2023) 271

Notatet er en opdateret version af kommenteret dagsroden af 4. september 2023. Ændringer er markeret med streg i margin.

1. Resumé

Kommissionen har den 1. juni 2023 præsenteret forslag til ændring af direktiv om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet).

Havnestatskontroldirektivet regulerer inspektioner af fremmede skibe i nationale havne med henblik på kontrol af overholdelse af regler for sikkerhed, miljø, arbejds- og levevilkår om bord på skibe. Kommissionen ønsker med forslaget at opdatere direktivet i forhold til nye internationale regler og procedurer, at inkludere større fiskeskibe i kontrolregimet, at sikre udbredelsen af digitale løsninger og at sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til udførelsen af havnestatskontrol på tværs af EU, som har fokus på nye komponenter såsom opfyldelse af miljøkrav og brug af digitale løsninger som elektroniske certifikater.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser i form af behov for opdatering af national regulering. Forslaget forventes ikke at have væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Der forventes at være statsfinansielle konsekvenser forbundet med forslaget i form af øget ressourcebehov til forvaltning af de foreslåede ændringer.

Regeringen hilser forslaget om en revision af havnestatskontroldirektivet velkomment sammen med ambitionen om styrket implementering og håndhævelse af internationale regler, for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af søfarende. Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, fremme grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke og at forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder. Regeringen finder, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med sikring af maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at

unødige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet opretholdes.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

2. Baggrund

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter, herunder direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

Hensigten med pakken er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO); at styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering; og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

Forslag til ændring af direktiv 2009/16/EC om havnestatskontrol blev oversendt til Rådet den 4. juli 2023 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsendt med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet. Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på den evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018, samt løbende monitorering af landenes implementering fra Kommissionens side. Evalueringen konkluderede, at direktivet bidrog til søfartssikkerheden i EU i kraft af en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler. Evalueringen viste dog også nogle områder, som var problematiske herunder:

- i) uoverensstemmelse mellem EU-krav og international regulering,
- ii) EU-krav finder ikke anvendelse på fiskeskibe,
- iii) en skæv fordeling af inspektioner i EU,
- iv) udformning af skibets risikoprofil og mekanismen til udvælgelse af skibe til inspektion er utidssvarende,
- v) overdreven afhængighed af papirbaserede certifikater,
- vi) utilstrækkelige og ufleksible procedurer og ressourcer.

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT program, som skal medvirke til, at EU lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører unødvendige byrder

og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling.

Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 4. december med henblik på generel indstilling.

3. Formål og indhold

Havnestatskontrol er en ordning for inspektioner af fremmede skibe i nationale havne og skal bidrage til at sikre, at flagstatskravene er overholdt på skibe under andre landes flag. Kontrollen foretages af havnestatsinspektører med henblik på at sikre, at besætningens kompetencer og skibets tilstand og udstyr opfylder kravene i internationale konventioner om sikkerhed, miljø, arbejds- og levevilkår om bord.

De specifikke formål med revisionen af havnestatskontroldirektivet er at:

- 1) opdatere og tilpasse direktivet til nye internationale regler og procedurer, som er fastsat i FN's internationale søfartsorganisation (IMO), den internationale arbejdsorganisation (ILO) og det regionale havnestatskontrolregime (ParisMoU).⁷
- 2) beskytte fiskefartøjer, deres besætning og miljøet. Fiskefartøjer er for nuværende ikke omfattet af havnestatskontrollen. Forslaget indebærer en mulighed for havnestaten til at indføre et havnestatskontrolsystem for større fiskefartøjer med en længde på over 24 meter for derved at øge graden af overholdelse af de internationale standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse for denne type fartøj.
- 3) sikre en større udbredelse af digitale løsninger. Ændringerne tilskynder navnlig en udbredelse og anvendelse af lovpligtige elektroniske certifikater ved at knytte dem til skibets risikoprofil. En profil, der anvendes når skibe udvælges til inspektion.
- 4) sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til at udføre havnestatskontrolinspektioner for bedre at kunne udpege fartøjer til inspektion. Det indebærer en ændring af den risikoprofil, der ligger til grund for udpegningen af fartøjer til inspektion. Der tilføjes blandt andet nye komponenter for at målrette inspektioner mod skibe, der ikke opfylder standarderne, mens skibe som opfylder kravene belønnes med mindre hyppige inspektioner. De nye komponenter lægger blandt andet øget vægt på efterlevelse af miljøkrav og brug af elektroniske certifikater.

⁷ Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) er et internationalt samarbejde om havnestatskontrol, der blev udarbejdet i 1982 som det første af ni regionale mellemstatslige strukturer til systematisk koordination af arbejdet med havnestatskontrol.

- 5) opdatere en række definitioner og henvisninger til relateret EU-lovgivning og relaterede IMO-regler for derved at sikre klarhed og sammenhæng.

I forslaget tildes Kommissionen beføjelser til at udstede delegerede retsakter med henblik på at opdatere en liste med henvisninger til konventioner, hvis nye konventioner vedtages som relevante instrumenter i regi af Paris-MoU. Kommissionen får også beføjelse til at ajourføre listen over procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, der er vedtaget i Paris-MoU.

Forslaget fastsætter desuden, at Kommissionen ved vedtagelsen af gennemførelsesretsakter skal tage særligt hensyn til Paris-MoU's rolle og ekspertise, og sørge for at sådanne retsakter tager hensyn til den ekspertise og erfaring, der er opbygget i inspektionssystemet i EU.

Forslaget giver på nuværende tidspunkt anledning til en ændring i EU-budgettet i form af en øget bevilling til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Kommissionen foreslår, EMSA tilføres 14 mio. kr. i perioden 2024-2027 samt 31 mio. kr. i perioden 2028-2034. Bevillingen finansieres inden for det eksisterende EU-budget via omprioritering inden for udgiftsområde 1 (det indre marked, innovation og det digitale område) fra Connecting Europe Facility.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget vil blive behandlet i Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN), som den 19. september 2023 fremlagde sit udkast til rapport om forslaget. Europa-Parlamentet forventes at tage stilling til rapporten den 7. december 2023.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget skal sikre, at havnestatskontrol iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag for at sikre skibsfart af høj kvalitet og lige markedsvilkår. I lyset af skibsfartens internationale karakter vurderes det, at formålet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de individuelle medlemsstater.

Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Forpligtelserne til at varetage havnestatsopgaverne med henblik på at opfylde de gældende internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt, er indarbejdet i gældende dansk ret i Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe (BEK nr. 262 af 09/04/2018).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget kan medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, herunder Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe (BEK nr. 262 af 09/04/2018).

Økonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser. Kommissionens tiltag sker på baggrund af et pilotprojekt mellem Søfartsstyrelsen og EMSA om udvikling og indførelse af elektroniske certifikater. Der er således allerede gennemført indførelse af elektroniske certifikater for danske skibe omfattet af direktivet. Der forventes administrative lettelser for erhvervet som følge af afskaffelse af kravet om, at skibe, der potentielt er genstand for inspektion, skal anmelde det forventede ankomsttidspunkt 72 timer i forvejen.

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser på ca. 6 mio. kr. årligt i form af flere årsværk til Søfartsstyrelsen til forvaltningen af de foreslåede ændringer. Dette gælder særligt i forhold til, at der indføres krav om, at alle rapporter fra havnestatskontrolinspektioner skal valideres af en anden inspektør end den inspektør, der har foretaget inspektionen. Der stilles også krav om, at udvidede inspektioner af visse fartøjer, som anses for at frembyde en højere risiko, skal foretages af mere end én havnestatsinspektør. Såfremt der fra dansk side gøres brug af den frivillige ordning om at gennemføre havnestatskontrol af større udenlandske fiskeskibe, vil dette medføre yderligere statsfinansielle konsekvenser i form af flere årsværk til Søfartsstyrelsen til gennemførelse af kontrollen og forvaltningen af den foreslåede ordning. Det bemærkes, at udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes at have en positiv effekt for sikkerheden til søs og bidrage til efterlevelsen af miljøkrav og reglerne om forurening fra skibe samt sikre bedre arbejds- og levevilkår om bord for søfarende.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor samt at bidrage til lige konkurrencevilkår i sektoren.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalg for skibsfartspolitik med frist den 14. august 2023. Der er ved fristens udløb indkommet høringsvar fra Danske Rederier, Danske Havne og Danske Shipping og Havnevirkksomheder

Danske Rederier støtter Kommissionens forslag om at overveje at inkorporere miljøparametre i skibets risikoprofil for inspektioner i havnestater, så længe disse kan håndhæves effektivt og bidrager til at skabe lige vilkår for alle skibe. Samtidig lægger Danske Rederier op til, at det skal sikres, at sikkerhedsparametre bevarer deres betydning i forhold til beregningen af skibets risikoprofil. Danske Rederier mener, at en omfattende og afbalanceret tilgang er afgørende for at opretholde sikkerheden og miljøintegriteten for skibe, der opererer i danske farvande. Det helt primære mål med havnestatskontrol er stadig muligheden for at kunne identificere skibe, der ikke lever op til de internationale regler via et harmoniseret system. Danske Rederier bemærker i den forbindelse, at Kommissionen ønsker at inddrage skibets Carbon Intensity Indicator (CII) som en parameter for skibets risikoprofil, hvilket Danske Rederier stiller sig uforstående overfor. Kommissionen foreslår, at skibe i CII kategori D-E skal anses som skibe med en højere risiko, og derfor skal udtages til hyppigere inspektion. Danske Rederier vil her gerne bemærke, at hvis et skib bliver klasset i kategori D (3 år i træk) eller E, så er rederiet forpligtet til at udarbejde en action plan, som herefter kan godkendes af skibets flagstat, hvorefter der udstedes et Certificate of Compliance, som medfører at skibet kan sejle videre i helt lovlig og compliant tilstand. Danske Rederier mener derfor ikke, at inddragelse af CII i skibets risikofaktor vil være i tråd med hensigten i havnestatskontrollen, og bemærker i tillæg også, at et skib kan få en mindre god rating, hvis det grundet sin operation har ligget meget stille i længere perioder, og at det derfor ikke behøver at være et udtryk for mis-management.

Danske Rederier bemærker også Kommissionens hensigt med at fremme brugen af elektroniske certifikater, ved at inddrage dette som en risikofaktor for udvælgelse af skibe til havnestatskontrol. Det er Danske Rederiers opfattelse, at dette ikke er en hensigtsmæssig måde at fremme brugen af elektroniske certifikater, idet der ikke er belæg for at tro, at skibe er mere sikre eller compliant, hvis de er udstyrede med elektroniske certifikater i forhold til konventionelle papircertifikater. Desuden så er papircertifikater fortsat i overensstemmelse med de internationale konventioner.

Danske Havne har ikke generelle bemærkninger til de overordnede regler i forslaget. Danske havne har dog følgende konkrete bemærkninger:

Ad art. 8 (12) om force majeure og adgangsforbud: Danske Havne lægger vægt på, at opgaven ikke vil påføre havnene væsentlige administrative byrder, herunder at det er nemt tilgængeligt at undersøge, hvilke skibe er omfattet af adgangsforbud.

Ad art. 25 om oplysninger, som en havnemyndighed skal meddele havnestatskontrolmyndigheden: Danske Havne lægger vægt på, at opgaven ikke vil påføre havnene væsentlige administrative byrder.

Ad art. 30 om overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne: Det fremgår ikke klart, hvem der har ansvaret for at lave et kvalitetsstyringssystem, men det lægges til grund, at det er Søfartsstyrelsen, som bærer ansvar og omkostninger herfor.

Danske Shipping og Havnevirksomheder bemærker den tidsmæssige stramning af den eksisterende tidsramme for hvornår Actual Time Arrived (ATA) og Actual Time Departure (ATD), jf. Artikel 24 stk. 2., senest skal indrapporteres efter faktisk ankomst og afgang i SafeSeaNet.

I den eksisterende operationelle virkelighed accepterer Søfartsstyrelsen op til 6 timers forsinkelse, hvilket betyder at der er tale om en væsentlig stramning.

I en offentlig tilgængelig tabel med procentvis fordeling af hvornår registreringerne af ATA og ATD i medlemslandene finder sted, kan man læse følgende fordelinger, der op-rundet fra en decimal er ens i Danmark:

Indenfor 3 timer: 72%

Efter 3 timer: 27%

Danske Shipping og Havnevirksomheder opfordrer derfor til at have denne fordeling i erindring ift. en overgang til tre timers frist, og for Danske Shipping og Havnevirksomheder er det ønskeligt at en stramning tidsmæssigt er tættere på 6 timer end på 3 timer, på baggrund af den operationelle virkelighed.

9. Forhandlingssituationen

Forhandlingerne startede i oktober 2023. Der var i udgangspunktet bred opbakning til formålet med forslaget herunder at tilpasse regelsættet til international regulering (IMO) og til ParisMoU. Flere lande har udtrykt skepsis i forhold til indlemmelse af fiskeskibe i havnestatskontrolregimet og i forhold til at optage miljøparametre i skibenes risikoprofil. Der har heller ikke blandt medlemslandene været stor appetit på digitalisering og elektronisk udveksling af information.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser forslaget om en revision af havnestatskontroldirektivet velkomment og bakker op om Kommissionens ambition om at styrke implementering og håndhævelse af internationale regler.

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende. Regeringen finder, at kvalitetsskibsfart er essentielt i forhold til at styrke sikkerhed til søs og for at skabe lige konkurrencevilkår globalt.

Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet samt fremme grøn skibsfart. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke, og at forslagene ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Grundet søfartens globale karakter finder regeringen, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og proportionale. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med sikring af maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet på danskflagede skibe opretholdes.

Regeringen vil generelt arbejde for, at ændringer i direktivet tjener faglige formål og ikke skaber unødige byrder for erhvervet eller myndighederne.

Regeringen ønsker derudover, at direktivet følger procedurer og vejledninger vedtaget i regi af det internationale samarbejde om havnestatskontrol, Paris-MoU. Forslaget inkluderer for eksempel frivillig havnestatskontrol af fiskeskibe over 24 meter, hvilket regeringen stiller sig positiv over for. Dog vil regeringen arbejde for, at det forberedende arbejde sker i regi af Paris MoU, da den største ekspertise inden for området findes her.

Regeringen finder det uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårige finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 1. september 2023.

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 22. september 2023.