



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.11.1996
KOM(96) 574 endelig udg.

96/0281 (SYN)

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV
OM REGISTRERING AF DE
OMBORDVÆRENDE PÅ PASSAGERSKIBE**

(forelagt af Kommissionen)

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM REGISTRERING AF DE
OMBORDVÆRENDE PÅ PASSAGERSKIBE**

BEGRUNDELSE	3
INDLEDNING	3
LOVGIVNINGENS FORMÅL	6
BEGRUNDELSE FOR ET RÅDSDIREKTIV	6
INDHOLDET I RÅDETS DIREKTIV	7
SÆRLIGE BEMÆRKNINGER	8
RÅDETS DIREKTIV	12
AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG	19
FINANSIERINGSOVERSIGT	21
KONSEKVENSANALYSE	24

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

1. Efter Estonia-katastrofen anmodede Rådet¹⁾ Kommissionen om at fremsætte forslag til et obligatorisk krav om registrering af passagerne på RO-RO passagerfærger. Kommissionen her derfor medtaget dette punkt i sit lovgivningsprogram for 1996.

Oplysninger om passagerne på passagerskibe er en afgørende forudsætning for, at redningstjenesternes indsats i forbindelse med ulykker kan gøres mere effektiv. De ville f.eks. sætte myndighederne i stand til at give de ombordværende personers familie tilstrækkelige oplysninger om situationen. Desuden kræves der oplysninger for

- at få viden, hvem der skal ledes efter, og hvilke forholdsregler der skal træffes: eftersøgnings- og redningsaktioner kan være mere effektive, når man ved, hvilke mennesker der er tale om (børn/ældre, mænd/kvinder osv.)
- at skaffe større klarhed over juridiske spørgsmål som forsikring i tilfælde af død eller forsvinden. Personer, som involveres i skibskatastrofer, lemlæstes ofte til uigenkendelighed, eller de kan ikke bjærges fra vraget eller bliver ikke fundet
- at forbedre lægebehandlingen i tilfælde af alvorlige kvæstelser. I de fleste stater kan de medicinske journaler konsulteres, hvis patienten er korrekt identificeret, og der kan således gives en bedre lægebehandling.

Desuden er nøjagtige oplysninger om antallet af ombordværende nødvendigt for at sikre, at det maksimale antal for et bestemt skib ikke overskrides.

2. Spørgsmålet om passagerregistrering er også blevet behandlet i den internationale søfartsorganisation (IMO). I november 1995 blev der på en SOLAS-konference vedtaget en ændring til SOLAS-konventionen, hvori passagerregistrering indføres som princip i et særligt reglement (reglement III/24-2). Denne nye SOLAS-regel gælder for alle passagerskibe i international sejlads fra den 1.7.1997.

Skønt det ikke var regeringernes hensigt, da denne nye SOLAS-regel blev vedtaget, gælder SOLAS-reglement III/24-2 kun for skibe, som er bygget efter den 1.7.1986. For at råde bod herpå foreslog Europa-Kommissionen sammen med Italien, der havde formandskabet for Rådet, den udvidede sikkerhedskomité at ændre reglementet, så det kunne anendes på alle passagerskibe i international sejlads.

Den 4. juni vedtog den udvidede sikkerhedskomité resolution MSC 47 (66) om vedtagelse af ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974, som erstatter det nuværende kapitel 3 i bilaget til SOLAS med et nyt kapitel. Reglement III/24-2 om oplysninger om passagerer er blevet afløst af et nyt reglement III/27, der betoner, at reglementet gælder alle passagerskibe i international sejlads. Denne ændring træder i kraft den 1.7.1998.

1) Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med RO-RO passagerfærger (94/C379/05), EFT C 379 af 31.12.1994, s. 8

- 3a) Kommissionen mener, at dette SOLAS-reglement bør danne grundlag for EF's lovgivning. Kommissionen vil derfor ikke, som oprindeligt foreslået af Rådet, begrænse sit forslag til RO RO færger i international sejlads, men foreslår, at anvendelsesområdet udvides til alle passagerskibe i indenrigssejlads og international sejlads til og fra Fællesskabets havne.

Med dette forslag søger Kommissionen at sikre en harmoniseret og sammenhængende gennemførelse af SOLAS-reglement III/27 for alle passagerskibe, der sejler fra EF-havne, og sikre, at alle kontraherende parter anvender de relevante SOLAS-bestemmelser korrekt på skibe, der sejler til EF-havne. Kommissionen har her stået over for to særlige problemer, som den har været nødt til at finde en acceptabel løsning på, nemlig de enkelte bestemmelser i SOLAS-konventionen og visse mangler i reglement III/27.

Som de vigtigste mangler pegede Kommissionen på SOLAS-reglement III/27's anvendelsesområde, der kun gælder international sejlads, og de vide muligheder for undtagelser. Flagstaternes regeringer kan f.eks. fritage passagerskibe fra kravet om at stille detaljerede oplysninger til rådighed, hvis skibenes rutesejlads gør det umuligt for dem at foretage sådanne optegnelser. Desuden har regeringerne ifølge reglement III/2 mulighed for at fritage skibe, der under sejladsen ikke kommer mere end 20 sømil fra den nærmeste kyst. Derved kan passagerskibe, der, uanset sejladsens længde, besejler en zone på 40 sømil mellem to kyster, fritages fra reglementet. Fravigelsesmulighederne vil sammen med medlemsstaternes og tredjelandes muligheder for divergerende fortolkninger utvivlsomt skabe usikkerhed og medføre, at der indføres indbyrdes afvigende lovgivninger i EU. Kommissionens direktivforslag skaber et sammenhængende retsgrundlag for registrering af ombordværende på passagerskibe, der sejler til og fra europæiske havne.

Selv om SOLAS-konventionen af 1974 og dens protokol af 1978 indeholder de forpligtelser, som påhviler de kontraherende regeringer, skal de fleste af bestemmelserne, ikke mindst i konventionens kapitel III, anvendes på skibe, som fører de kontraherende regeringers flag. Reglement III/27 drejer sig imidlertid om eftersøgnings- og redningsaktioner, som flagstaterne ikke altid har ansvaret for. Det må påpeges, at flagstater ifølge international ret ikke må fastsætte bestemmelser for anliggender, der ikke hører under deres jurisdiktion. Det er tilfældet med bestemmelser for eftersøgning og redning (SAR), der udelukkende hører under havnestatens kompetence. En sammenhængende og hensigtsmæssig gennemførelse af reglement III/27, når det gælder eftersøgnings- og redningsaktioner, kræver passende kontakter med de myndigheder i land, som i henhold til den internationale konvention af 1979 om maritim eftersøgning og redning er ansvarlige for det pågældende operative område. Kommissionen må understrege, at flagstaternes "ret" til at fritage skibe fra SOLAS-konventionens bestemmelser ikke må føre til, at "undtagelsen bliver reglen og reglen undtagelsen", og det er derfor dens opfattelse, at flagstaternes forpligtelse til at gennemføre reglement II/27, især muligheden for at fritage bestemte skibe, ikke kan ske uden de pågældende havnestaters tilslutning.

For at sikre et harmoniseret, sammenhængende og praktisk anvendeligt oplysnings- og registreringssystem, der giver passager og besætningsmedlemmer de bedst mulige garantier i ulykkestilfælde, behandler Kommissionen derfor i sit forslag medlemsstaterne som både flagstater og havnestater. Havnestaternes ansvar realiseres ved, at alle skibe, der afsejler fra en af Fællesskabets havne, uanset flag får pålagt de relevante havnestatsforpligtelser. Desuden vil dette direktiv hjælpe alle flagstater

til at opfylde deres SOLAS-forpligtelser på en sammenhængende måde ved at benytte direktivets oplysnings- og registreringsbestemmelser.

Direktivets bestemmelser om passagerskibe, der fører et tredjelandes flag ved afsejlingen fra Fællesskabets havne, pålægger ikke større forpligtelser med hensyn til passagerregistrering end de almindelig SOLAS-regler. Hvad undtagelser angår, er direktivets bestemmelser imidlertid strengere end SOLAS-reglerne.

Det indebærer, at havnestaterne kun kan indrømme fritagelser til skibe, som afsejler fra deres havne, i overensstemmelse med direktivets bestemmelser. Derfor kan skibe, der fører tredjelandes flag, heller ikke fritages fra forpligtelsen til at foretage passagerregistrering, når det afsejler fra en af Fællesskabets havne, medmindre direktivets betingelser for fritagelse er opfyldt. I nogle tilfælde vil skibe, som fører tredjelandes flag, og som er blevet fritaget af flagstaterne i henhold til SOLAS-reglerne, ikke kunne fritages af havnestaten i henhold til direktivet.

Kommissionen påpeger, at det ifølge international ret kan anses for berettiget, at havnestaten pålægger skibe, som fører en anden stats flag, visse forpligtelser, når disse forpligtelser ligger inden for havnestatens kompetence. Det er netop tilfældet med eftersøgnings- og redningsaktioner.

Når det drejer sig om SAR, er det næppe tænkeligt, at en flagstat vil modsætte sig en harmoniseret gennemførelse af undtagelser fra de almindelige SOLAS-bestemmelser, som foretages af en havnestat, for at et generelt SOLAS-princip kan anvendes konsekvent på alle skibe, uanset deres flag.

Da direktivets bestemmelser gælder alle skibe, der fører medlemsstaternes flag, anses det ikke for umuligt at indføre registrering af oplysninger om passagererne om bord på alle passagerskibe, der tilbagelægger en afstand på over 20 sømil fra afsejlingshavnen. Der tildeles derfor kun fritagelser til passagerskibe, som udelukkende sejler i lukkede farvande. Det er heller ikke tænkeligt, at en flagstat vil argumentere for beskyttet sejlads i en anden stats territorialfarvand.

For at sikre, at tredjelande opfylder deres SOLAS-forpligtelser med hensyn til passagerskibe, der sejler fra havne uden for Fællesskabet til EF-havne, og at EF-havnestatens SAR-forpligtelser ikke bringes i fare, må Fællesskabet pålægge medlemsstaterne forpligtelse til at sikre, at rederier, hvis skibe ankommer til medlemsstaternes havne fra havne uden for Fællesskabet, giver de oplysninger om passagerne, som dette direktiv forlanger, og som er nødvendige i tilfælde af eftersøgnings- og redningsaktioner, til den udpegede SAR-myndighed. Hvis det i forbindelse med SAR-aktioner eller ved ankomsten til en af Fællesskabets havne viser sig, at rederiet ikke opfylder bestemmelserne for passagerregistrering, skal medlemsstaten gøre brug af effektive og præventive sanktioner.

Når det gælder fritagelser, som indrømmes af flagstater, hvis passagerskibe sejler på en EF-havn, bør der tages hensyn til MSC-cirkulære 606 fra IMO's sikkerhedskomiteé om havnestatens tilslutning til SOLAS-fritagelser. Dette cirkulære anbefaler, at flagstaterne, før et af deres skibe påbegynder sejlads fra en havn i en anden stat, samarbejder med havnestaten om at bilægge eventuelle uoverensstemmelser omkring sådanne fritagelsers rimelighed.

For at undgå misforståelser med hensyn til den indbyrdes forbindelse mellem flagstaternes forpligtelser i henhold til SOLAS og havnestatens forpligtelser i

forbindelse med passagerskibe i international sejlads, har Kommissionen fundet det hensigtsmæssigt at behandle dette spørgsmål i en særskilt artikel.

- 3b) Når det gælder de juridiske og praktiske følger for sejlads, der udelukkende foretages uden for Fællesskabet, finder Kommissionen det ikke formålstjenligt, at alle skibe, der fører en medlemsstats flag, skal være underlagt direktivets krav. Når medlemsstaterne opfylder deres forpligtelser i henhold til SOLAS-reglement III/27 bør de imidlertid optage passende kontakter med eftersøgnings- og redningsmyndighederne i land.

LOVGIVNINGENS FORMÅL

4. Lovgivningens formål er at skaffe oplysninger, der kan sikre, at det opgivne antal ombordværende på et passagerskib ikke overskrider det antal, skibet og dets sikkerhedsudstyr er blevet godkendt til, og at lette eftersøgnings- og redningsaktionerne.

BEGRUNDELSE FOR ET RÅSDIREKTIV

- 5a) Hvad er formålet med den planlagte foranstaltning i forhold til Fællesskabets forpligtelser og hvad er problemets fællesskabsdimension (f.eks. hvor mange medlemsstater er involveret, og hvordan har situationen hidtil været)?

Fællesskabets forpligtelse er i denne forbindelse at forbedre af søtransportens sikkerhed, således som det fremgår af traktatens artikel 84, stk. 2 set i sammenhæng med artikel 75, stk. 1, litra c). Foranstaltningens formål er at indføre en harmoniseret ordning, som sikrer, at ingen passagerskibe, der sejler fra en af Fællesskabets havne under en medlemsstats flag, transporterer flere passagerer, end de er godkendt til i følge de relevante sikkerhedscertifikater. Desuden skabes der et hensigtsmæssigt oplysningsgrundlag, som kan lette eftersøgnings- og redningsarbejdet, når passagerskibet kommer ud for ulykker.

Millioner af europæiske borgere og mange andre rejsende i Europa benytter passagerskibe, som sejler fra Fællesskabets hundreder af havne. Næsten alle medlemsstaterne er involveret som flagstater og som havnestater. Direktivet skal hindre, at de internationale bestemmelser om passagerregistrering gennemføres på forskellig måde i medlemsstaterne og sikre, at der benyttes tilsvarende regler på passagerskibe, der sejler i indenrigsfart, da de endnu ikke omfattes af harmoniserede internationale regler. Der kræves således fælles sikkerhedsbestemmelser for ikke blot at nå et fælles sikkerhedsniveau, men også for at sikre, at de relevante oplysninger om passagererne står til rådighed for eftersøgnings- og redningstjenesterne, når det er nødvendigt. Desuden vil de harmoniserede regler indirekte sikre, at konkurrencen mellem rederier, der driver sejlads på de samme ruter, ikke berøres.

- 6b) Hører den planlagte foranstaltning udelukkende under Fællesskabets kompetence, eller deles kompetencen med medlemsstaterne?

Den planlagte foranstaltning hører ikke under Fællesskabets enekompetence.

- 7c) Hvad er den mest effektive løsning, når der tages hensyn til Fællesskabets og medlemsstaternes ressourcer?

Da passagertransporten til søs også angår det indre marked, er den mest effektive løsning at indføre fælles sikkerhedskrav og en ordning for oplysninger om passagererne på fællesskabsplan.

- 8d) Hvordan er den konkrete værditilvækst i forbindelse med foranstaltningen, og hvad er omkostningerne ved at forholde sig passiv?

Fællesskabet har stor interesse i at indføre og håndhæve harmoniserede sikkerhedsstandarder for passagerskibe og sikre, at passagerer og besætning kan reddes under de bedste forhold, når der indtræffer ulykker.

Der er blevet indført bestemmelser herom på internationalt plan. Disse bestemmelser indeholder imidlertid betydelige muligheder for fravigelser, og de gælder ikke for passagerskibe i indenrigssejlads.

Omkostningerne ved at forholde sig passiv ville være at passagerer og besætning ikke beskyttes tilstrækkeligt, at et overkomplikeret og usikkert system fortsat anvendes i Fællesskabet og at konkurrencen forvrides.

- 9e) Hvilke aktionsformer står til Fællesskabets rådighed? (henstillinger, finansiel bistand, forskrifter, gensidig anerkendelse)

Internationale forhandlinger har allerede ført til indførelse af regler, som ikke er tilstrækkelig præcise eller rummer for vide muligheder for fritagelse fra passagerregistreringer. Desuden gælder disse regler ikke indenrigssejlads og er således ikke tilstrækkelig omfattende. For at skaffe passagerne ensartet, effektiv beskyttelse er det derfor nødvendigt at indføre bindende foranstaltninger, enten i form af et direktiv eller en reglement. Ved at fastlægge en almen fællesskabsordning, hvis juridiske form bevirker, at den kan håndhæves, kan indbyrdes afvigende nationale foranstaltninger undgås.

- 10f) Er ensartet lovgivning nødvendig, eller kan et direktiv, der opstiller de generelle mål og overlader gennemførelsen til medlemsstaterne, føre til et tilfredsstillende resultat?

Et direktiv vil ifølge proportionalitetsprincippet opfylde tilstrækkelighedskriteriet, da det på fællesskabsplan vil indføre fælles forskrifter, som harmoniserer sikkerhedsniveauet på passagerskibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne. International sejlads, som påbegyndes uden for Fællesskabet, omfattes af de relevante SOLAS-regler, og der bør ikke indrømmes andre undtagelser fra dem end dem, der er fastsat i direktivet.

Direktivets praktiske og tekniske gennemførelse overlades til de enkelte medlemsstater. Direktivet giver således de enkelte medlemsstater ansvaret for at vedtage de gennemførelsesforanstaltninger, der passer bedst til deres interne system.

INDHOLDET I RÅDETS DIREKTIV

11. Som generelt princip skal det samlede antal ombordværende på et passagerskib, der sejler fra en af Fællesskabets havne, opgøres inden afsejlingen og meddeles til skibsføreren og en nærmere udpeget person i land samt eventuelt til den kompetente myndigheder. Denne bestemmelse skal gælde alle passagerskibe uanset sejladsens art.

Hvad angår indsamling af yderligere oplysninger om passagererne af hensyn til eventuelle eftersøgnings- og redningsaktioner, vil et sådant krav blive pålagt alle passagerskibe, der sejler til og fra en fællesskabshavn og tilbagelægger en afstand på mindst 20 sømil mellem to havne. Medlemsstaterne kan sænke 20 milegrænsen, hvis de anser registrering af oplysningerne for nødvendig. De relevante bestemmelser i direktivet skal også gælde for denne form for sejlads. Forslaget erkender desuden behovet for at indrømme fritagelser for meget korte sejladses som f.eks. bilfærger, der benyttes til overfart over et stræde eller en bugt, og passagerfærger, der udelukkende bruges til pendulfart eller lignende rutesejlads.

20 milegrænsen er valgt på grund af en række bestemmelser, som foreslås for at sikre, at der tages fuldt hensyn til en række generelle principper og særlige forhold, som Kommissionen og medlemsstaterne har fremført. Det gælder bl.a. behovet for at sikre, at alle passagerer og besætningsmedlemmer, som sejler til og fra Fællesskabets havne, omfattes af de strengest mulige sikkerhedskrav og de bedste muligheder for fyldestgørende eftersøgnings- og redningsarbejde ved ulykkestilfælde, at der gælder ensartede regler for skibe i international sejlads og indenrigssejlads, og at der ikke forekommer konkurrenceforvridning mellem Fællesskabets havne. Bestemmelserne bør gælde alle skibe, uanset flag eller sejlads, selvom sejladsens længde varierer, hvis de sejler i klart definerede områder, hvor trafikken er tæt, og hvor de fremherskende vind- og vejrforhold ofte er ugunstige. Det sidste er tilfældet med det område, som defineres i den regionale aftale om stabilitetskrav i Nordvesteuropa og Østersøen (Stockholmaftalen).

Det er Kommissionens opfattelse, at det bør være muligt at behandle særlige forhold på medlemsstatsplan. Det indebærer en begrænset mulighed for fritagelse inden for rammerne af det, der er blevet aftalt på internationalt plan. Desuden bør der tages tilstrækkeligt hensyn til, at der vedtages nye internationale foranstaltninger og nye EF-foranstaltninger, som har til formål at sikre, at passagerskibe er et sikkert transportmiddel. Indrømmelsen af fritagelser bør imidlertid ikke medføre uacceptable administrative byrder for hverken medlemsstaterne eller Kommissionen, og der indføres derfor kun udvalgsprocedurer i tilfælde af efterfølgende indvendinger mod en medlemsstats foranstaltninger.

12. Kommissionen mener, at indsamlingen af oplysninger bør ske således, at det ikke medfører alvorlige hindringer for passagerskibenes aktiviteter i havn.

Den teknik, der skal benyttes ved optælling af passagererne eller registrering af deres navne, kan overlades til medlemsstaterne. De nationale forskrifter skal fastlægge klare og detaljerede procedurer for registreringen. Kriterierne i EF's lovgivning er et minimum, som skal opfyldes. Når der udarbejdes nationale forskrifter efter disse kriterier, skal det tages i betragtning, at der i vore dage næppe er tekniske grænser, når det gælder passagerregistreringssystemer.

SÆRLIGE BEMÆRKNINGER

Artikel 1

Denne artikel definerer direktivets formål: at øge sikkerheden til søs ved at skaffe bedre oplysninger om passagererne og lette identificeringen af dem i forbindelse med eftersøgnings- og redningsaktioner i tilfælde af ulykker.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitionerne på direktivets nøgleord. Direktivet søger at sikre overensstemmelse med definitionerne i internationale retsfor skrifter som SOLAS-konventionen og EF's lovgivning om sikkerhed til søs.

Artikel 3

I forbindelse med fastlæggelsen af direktivets anvendelsesområde udbygges definitionen på passagerskibe i den foregående artikel yderligere. Det forklares, hvilke skibe og tjenesteydelser der omfattes af direktivets bestemmelser. Skibe, der ifølge international lovgivning har ret til suveræn immunitet, og lystbåde, der ikke benyttes til erhvervsformål, hører ikke under direktivets anvendelsesområde. Heller ikke skibe, der fører en medlemstats flag, men udelukkende udfører transportopgaver uden for Fællesskabet, er omfattet.

Artikel 4

Som nævnt i pkt. 3a) i indledningen gøres der i denne artikel rede for direktivets forbindelser med de relevante SOLAS-bestemmelser.

Artikel 5

Ved at gøre det obligatorisk at optælle antallet af passagerer på et skib og meddele det til skibsføreren inden afsejlingen gentager denne artikel blot et generelt princip for godt sømandsskab. Det bidrager til at sikre, at intet passagerskib forlader havnen med et større passagerantal end det lovligt tilladte.

Stykke 2 sikrer, at det ombordværende passagerantal meddeles i land og er tilgængeligt dér, men sætter samtidig staterne i stand til at benytte alternative kommunikationsmidler til dette formål.

Artikel 6

I følge denne artikel skal der optegnes supplerende oplysninger om passagerne ombord på skibe, der tilbagelægger mere end 20 sømil mellem to havne. Ved ulykkestilfælde er sådanne oplysninger ikke blot vigtige for eftersøgnings- og redningsarbejdet, men også for, at slægtninge og andre pårørende kan holdes underrettet om situationen.

Rådets resolution af 22. december 1994 foreslår, at varigheden benyttes som afgørende parameter, når der skal fastlægges en grænse for kravet om navneregistrering. Kommissionen har imidlertid valgt at afvige fra denne henstilling på grund af den senere tids store vækst inden for højhastighedspassagerskibe, der kan tilbagelægge lange afstande på meget kort tid.

Den mulighed for at sænke 20 milegrænsen, som forekommer i artikel 9, sætter medlemsstaterne i stand til at anvende SOLAS-reglement III/24-2, punkt 3, fuldt ud på alle passagerskibe i international sejlads.

Artikel 7

Denne artikel pålægger skibsføreren altid at have kendskab til passagerantallet ombord og at sikre, at det ikke overskrider det antal, skibet er godkendt til. Det sidste er et ufravigeligt princip for godt sømandsskab.

Artikel 8

Her fastlægges de forpligtelser, som påhviler rederier, der befordrer passagerer fra Fællesskabets havne. Ifølge stk. 1 skal rederier, som beskæftiger sig med passagerbefordring, udpege en person, der er ansvarlig for opbevaring og videregivelse af de oplysninger, som forlanges af myndighederne. Dette stykke beskæftiger sig også med mindstekravene til passagerregistreringssystemer. Når direktivet gennemføres overlades valget til rederierne, og de kan derfor udnytte de muligheder, moderne EDI- og datateknologi giver dem. Bestemmelsen om, at oplysningerne om passagererne ikke må opbevares længere, end direktivets formål kræver, betyder, at de forskellige medlemsstaters lovgivning, der har ret strenge bestemmelser om beskyttelse af privatlivet, ikke berøres unødigt.

Artikel 9

Denne artikel drejer sig om mulighederne for at fravige direktivets bestemmelser og tager således hensyn til en række medlemsstaters ønske om også at kunne anvende direktivet på skibe, hvis sejlroute mellem to havne er under 20 sømil. Det skal imidlertid påpeges, at direktivets bestemmelser skal opfyldes, selv om en medlemsstat beslutter at sænke 20 milegrænsen. Desuden tager artiklen hensyn til de særlige problemer, medlemsstaterne kan have i forbindelse med særlige former for sejlads som f.eks. regelmæssig pendulfart eller bilfærger, der benyttes til overfart over en bugt eller et stræde. Artiklen tillader også medlemsstaterne at fritage passagerskibe, der sejler i lukket farvand, fra direktivets registreringsbestemmelser, hvis besejlingsforholdene og det geografiske område, skibene besejler, kan sikre tilstrækkelige eftersøgnings- og redningsfaciliteter. Den mulighed, at en flagstat ikke kan tilslutte sig en fritagelse, som er indrømmet af en medlemsstat i dennes egenskab af havnestat, behandles også.

Artikel 10

Direktivets vigtigste formål er at øge sikkerheden i hele Fællesskabet. Det kan kun ske, hvis direktivets bestemmelser anvendes ensartet. Medlemsstaterne opfordres derfor til at træffe alle nødvendige forholdsregler for at sikre, at de registreringssystemer, rederierne benytter, opfylder funktionskriterierne i direktivet. Som bekræftelse herpå anmodes medlemsstaterne om at efterprøve, at standarderne overholdes.

Artikel 11

I denne artikel opstilles de funktionskriterier, rederiernes passagerregistreringssystemer skal opfylde. Det vigtigste kriterium er let og hurtig behandling af data. I et særligt punkt forlanges det, at rederierne, for det tilfælde at registreringssystemet bryder sammen, skal indføre et alternativt reserveregistreringssystem, der opfylder de samme kriterier. Endvidere kræver stykke 2, at medlemsstaterne i forbindelse med ruter, der svarer til hinanden, skal sørge for, at forskellige registreringssystemer undgås. Det bør også nævnes, at bestemmelserne i denne artikel er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i konventionen om lettelse af international samfærdsel ad søvejen.

Artikel 12

Denne artikel giver Kommissionen mulighed for at ændre direktivet efter proceduren i artikel 13 for at sikre, at senere ændringer af SOLAS-konventionen, som træder i kraft efter direktivets vedtagelse, kan anvendes inden for direktivets rammer. Kommissionen kan desuden ændre funktionskriterierne i artikel 11, stk. 1, af hensyn til sikkerhedsforskrifternes fremtidige udvikling på internationalt plan. Hvorledes senere ændringer af internationale konventioner skal anvendes i forbindelse med dette direktiv, afgøres efter proceduren i artikel 13, uden at dette berører procedurerne for ændring af internationale konventioner.

Artikel 13

Her inddrages det udvalg, som blev nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF²⁾, og den procedure, som skal følges, når direktivet henviser til udvalgsprocedurer, beskrives.

Artikel 14

Som tidspunkt for direktivets fulde ikrafttræden foreslås et år efter de datoer, som er fastsat for de samme formål i SOLAS-konventionen.

Artikel 15

Ingen kommentarer

Artikel 16

Ingen kommentarer.

2) EFT nr. L 247 af 5.10.1993, s. 19 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods

Forslag til Rådets direktiv om registrering af de ombordværende på passagerskibe

Rådet for Den Europæiske Union har -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189C³⁾, og i samarbejde med Europa-Parlamentet,⁴⁾ og

ud fra følgende betragtninger

Fællesskabets bør søge at forbedre transportsikkerheden i søtransportsektoren; Fællesskabet har stor interesse i, at der indføres harmoniserede sikkerhedsstandarder for passagerskibe; dette direktiv er led i en række foranstaltninger for at forbedre sikkerheden til søs;

Fællesskabet er stærkt foruroliget over de skibskatastrofer, som i den seneste tid har ramt passagerskibe med store tab af menneskeliv til følge, ikke mindst Estonia katastrofen; europæiske borgere og andre rejsende, som benytter passagerskibe og højhastighedspassagerskibe i Fællesskabet, har ret til at forvente, at et betryggende sikkerhedsniveau og et fyldestgørende informationssystem letter eventuelle eftersøgnings- og redningsaktioner; der må træffes alle nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse forventninger og forhindre, at tanken om, at passagerskibe kan rammes af ulykkestilfælde i farvande, som medlemsstaterne ifølge den internationale konvention af 1979 om redning af menneskeliv til søs har ansvaret for, skal være en kilde til unødigt bekymring for slægtninge og andre pårørende;

skibes sikkerhed er først og fremmest flagstaternes ansvar; medlemsstaterne kan sikre, at passagerskibe, som fører deres flag, og rederierne bag dem, overholder fyldestgørende sikkerhedsforskrifter; medlemsstaterne kan kun sikre sikkerheden ombord på alle passagerskibe, der uanset flag sejler eller ønsker at sejle fra deres havne, ved at kræve effektiv overholdelse af sikkerhedsforskrifterne som betingelse for sejlads fra deres havne;

af hensyn til eventuelt eftersøgnings- og redningsarbejde kan det ikke overlades til flagstaten alene at træffe bestemmelse om fritagelser til passagerskibe, der sejler til og fra en havn i en medlemsstat; kun havnestaten er i stand til at fastsætte de krav, der må stilles for at gøre eftersøgnings- og redningsarbejdet bedst muligt;

hverken medlemsstaterne eller tredjelande har andre grunde end dem, direktivet anfører, til at fravige de relevante SOLAS-bestemmelser for registrering af oplysninger om passagererne i forbindelse med sejlads til eller fra Fællesskabets havne;

1)
2)
3)
4)

det må sikres, at passagerantallet på et passagerskib ikke overskrider det, skibet og dets sikkerhedsudstyr er blevet godkendt til; oplysninger om passagererne må indsamles for at lette personidentificeringen efter ulykkestilfælde;

dette direktiv henviser til de foranstaltninger, medlemsstaterne kan træffe i henhold til international lovgivning; de relevante internationale konventioner overlader imidlertid vigtige fortolkningsspørgsmål til de enkelte medlemsstater; der findes ikke på nuværende tidspunkt nogen obligatorisk international standard for passagerregistrering, som alle passagerskibe skal overholde, selv passagerskibe i indenrigssejls;

det obligatoriske krav om passagerregistrering på alle passagerskibe uanset flag tager også hensyn til SOLAS-konventionens relement 27, der indeholder lignende bestemmelser; direktivet berører ikke medlemsstaternes ret til at stille strengere krav til de passagerskibe, som omfattes af det;

for at undgå konkurrenceforvridning må tæt trafikerede områder med forskellig afstand mellem havnene behandles ens; 20 sømilegrænsen bygger på hensyntagen til en række generelle principper og særlige forhold, som alle medlemsstaterne har godkendt; passagerskibe, der kun sejler i lukket farvand og passagerskibe, som besejler meget korte ruter i lukket farvand, udgør en mere begrænset risiko og bør derfor have mulighed for fritagelse;

da passagerbefordringen til søs også berører det indre marked, er en foranstaltning på fællesskabsplan den eneste mulighed for at indføre et minimalt sikkerhedsniveau, som er fælles for alle skibe i hele Fællesskabet; hvis Fællesskabet forholder sig passivt, vil det ikke blot betyde utilstrækkelig beskyttelse af passagererne, men også medføre, at et overkompliceret og usikkert system fortsat anvendes i Fællesskabet til skade for industrien og med omkostninger for den;

kravet om et fælles minimalt sikkerhedsniveau må indføres ved hjælp af bindende fællesskabsforanstaltninger; et rådsdirektiv, der tager hensyn til proportionalitetsprincippet ved at overlade de enkelte medlemsstater retten til at afgøre, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer til deres interne system, er imidlertid tilstrækkeligt i dette tilfælde;

indsamling og behandling af oplysninger om navngivne enkeltpersoner er nødvendig for at identificere passagererne i ulykkestilfælde; indsamling og behandling af sådanne oplysninger skal ske i overensstemmelse med databeskyttelsesprincippet i direktiv 95/46/EF; navnlig bør de pågældende personer på indsamlingstidspunktet underrettes om, hvad oplysningerne skal bruges til, og oplysningerne bør kun opbevares i et meget kort tidsrum og tilintetgøres, så snart det pågældende skib er nået sikkert frem til sit bestemmelsessted;

der er behov for et udvalg bestående af medlemsstaternes repræsentanter, som kan bistå Kommissionen med direktivets praktiske anvendelse; det udvalg, der blev nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF, kan påtage sig denne opgave;

ved hjælp af dette udvalg kan nogle af direktivets bestemmelser ændres for at tilpasse dem til fremtidige ændringer af SOLAS-konventionen og for at indføre yderligere bestemmelser, der kan sikre en harmoniseret fritagelsesordning og gennemførelsen af IMO's resolutioner -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at øge sikkerheden og redningsmulighederne for passagerer og besætningsmedlemmer ombord på passagerskibe, der sejler til og fra Fællesskabets medlemsstaters havne, således at følgerne af eventuelle ulykker kan behandles mere effektivt.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved

- "ombordværende": alle ombordværende, uanset om det er passagerer eller besætningsmedlemmer og uanset alder
- "passagerskib": et søgående passagerskib eller et højhastighedspassagerskib, som befordrer mere end 12 passagerer
- "højhastighedspassagerskib": et højhastighedsskib, således som det defineres i reglement 1 til kapitel X i SOLAS-konventionen af 1974 med de på direktivets vedtagelsestidspunkt foretagne ændringer
- "rederi": passagerskibets ejer eller ethvert andet foretagende eller enhver anden person, som f.eks. den administrator eller totalbefragter, der på ejerens vegne har overtaget ansvaret for passagerskibets drift
- "udpeget person": den person, rederiet har udpeget som ansvarlig for opfyldelse af forpligtelserne i henhold til ISM-kodeksen, eller enhver anden person, som rederiet har givet ansvaret for opbevaring af oplysningerne om de ombordværende på et af rederiets passagerskibe
- "udpeget myndighed": de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for eftersøgnings- og redningstjenesterne, og som omtales i artikel 8
- "ISM-kodeks": den internationale kodeks for sikker skibsdrift og forhindring af forurening, som IMO vedtog ved resolution A 741(18) af 4. november 1993
- "en sømil": 1852 meter
- "lukkede farvande": områder, hvor den årlige sandsynlighed for bølgehøjder over 1,5 meter er under 10%, og hvor passagerskibe på intet tidspunkt er mere end 6 sømil fra et sted, hvor skibbrudne kan lande i sikkerhed.

Artikel 3

1. Dette direktiv gælder for passagerskibe med følgende undtagelser:
 - krigsskibe og troppetransportskibe
 - lystbåde, medmindre de bemannes og med erhvervsformål befordrer over 12 passagerer.
2. Passagerskibe, som fører en medlemstats flag, men udelukkende foretager sejlads uden for Fællesskabet, omfattes ikke af dette direktiv.

Artikel 4

1. Når medlemsstaterne under henvisning til de relevante SOLAS-bestemmelser indrømmer skibe, der fører deres flag og ankommer til havne i Fællesskabet fra havne uden for Fællesskabet, fritagelser i forbindelse med registrering af oplysninger om passagerne, kan de kun gøre det på de undtagelsesbetingelser, som er fastsat i dette direktiv.
2. Medlemsstaterne pålægger rederier, hvis passagerskibe fører deres flag, at sikre, at oplysningerne i artikel 5, stk. 1, og artikel 6, bringes til veje, når skibene forlader en havn uden for Fællesskabet for at sejle til en havn i Fællesskabet.
3. Medlemsstaterne pålægger rederier, hvis passagerskibe fører tredjelandes flag, at sikre, at oplysninger, som er i overensstemmelse med dette direktivs artikel 5, stk. 1, og artikel 6, indsamles og opbevares, så de efter behov står til rådighed fra den udpegede myndighed, når skibene forlader en havn uden for Fællesskabet for at sejle til en havn i Fællesskabet.

Artikel 5

1. Alle ombordværende på passagerskibe, der afsejler fra havne i medlemsstaterne, skal optælles inden passagerskibets afsejling.
2. Antallet af ombordværende meddeles inden afsejlingen til passagerskibets fører og til en af rederiet udpeget person eller et andet landbaseret system, som tilhører rederiet og tjener samme formål.

Artikel 6

Følgende oplysninger registreres på alle passagerskibe, der afsejler fra havne i medlemsstaterne og tilbagelægger en rejse på over 20 sømil fra afsejlingsstedet:

- efternavn på alle ombordværende
- fornavn eller initial
- køn
- angivelse af den alderskategori (voksen, barn eller spædbarn), den pågældende tilhører
- med passagerens tilladelse alle oplysninger, som kræves af hensyn til særlig behandling eller bistand i katastrofesituationer.

Disse oplysninger videregives senest 30 minutter efter passagerskibets afsejling til den af rederiet udpegede person.

Artikel 7

Skibsføreren skal sikre, at antallet af ombordværende på et passagerskib, der afsejler fra en havn i en medlemsstat, ikke overskrider det antal, passagerskibet er blevet godkendt til.

Artikel 8

Rederier, der driver sejlads med de i artikel 3 omtalte passagerskibe, skal :

- indføre et system for registrering af de oplysninger, der kræves i artikel 5 og 6. Systemet skal være i overensstemmelse med kriterierne i artikel 11
- udpege en person, som skal være ansvarlig for opbevaring og videregivelse af de oplysninger, som forlanges i dette direktiv.

Rederiet sikrer, at de oplysninger, som kræves i dette direktiv, øjeblikkelig overlades til den udpegede myndighed, eller på ethvert tidspunkt uden vanskelighed kan stilles til dens rådighed. Oplysningerne opbevares ikke længere end nødvendigt for at opfylde dette direktivs formål og tilintetgøres normalt, så snart den pågældende rejse er sikkert afsluttet.

Rederiet sikrer, at særlige oplysninger om personer, som har opgivet behov for særlig behandling eller bistand i ulykkestilfælde, registreres forsvarligt og videregives til skibsføreren inden passagerskibets afsejling.

Artikel 9

1. En medlemsstat, hvori et passagerskib har afsejlingshavn, kan sænke den i artikel 6 omtalte 20 milegrænse.
2. En medlemsstat, hvori et skib har afsejlingshavn, kan fritage passagerskibe, der sejler i rutefart i lukket farvand og har under 30 minutters mellemrum mellem anløbene, fra forpligtelsen til at videregive oplysninger til den i artikel 5 omtalte, af rederiet udpegede person.

En medlemsstat, hvori et skib har afsejlingshavn, kan fritage passagerskibe, der udelukkende sejler i lukket farvand, fra forpligtelserne i artikel 6, forudsat at der findes fyldestgørende og tilstrækkelige eftersøgnings- og redningsfaciliteter i det område, skibene besejler.

En medlemsstat kan ikke på grundlag af dette direktivs bestemmelser fritage passagerskibe, som afsejler fra dens havne under et flag, der tilhører et tredjeland, som er kontraherende part i SOLAS, hvis dette ikke tilslutter sig fritagelsen efter de relevante SOLAS-bestemmelser.

3. I det i stk. 2 beskrevne tilfælde følges denne procedure:
 - a) medlemsstaten underretter straks Kommissionen om fritagelsesbeslutningen og giver en udførlig begrundelse for den
 - b) hvis Kommissionen inden 6 måneder efter anmeldelsen finder, at fritagelsen ikke er berettiget eller kan få skadelige virkninger på konkurrencen, kan den efter proceduren i artikel 13, stk. 2, pålægge medlemsstaten at ændre fritagelsen eller trække den tilbage.

Artikel 10

Registreringssystemer, der oprettes i henhold til artikel 8, skal godkendes af medlemsstaterne og opfylde deres krav.

Medlemsstaterne kontrollerer vilkårligt, at registreringssystemer, som er blevet oprettet på deres territorium i henhold til dette direktiv, fungerer tilfredsstillende.

Medlemsstaterne udpeger den myndighed, som de i artikel 8 omtalte rederier skal overlade de i dette direktiv forlangte oplysninger til.

Artikel 11

1. Registreringssystemerne skal opfylde følgende funktionskriterier:

- i) Læselighed: De ønskede data skal være i et let læseligt format.
- ii) Tilgængelighed: De ønskede data skal være let tilgængelige for de myndigheder, som oplysningerne i systemet er relevante for.
- iii) Disponibilitet: De ønskede data skal indsamles inden afsejlingen
- iv) Anvendelighed: Systemet skal være således indrettet, at det ikke skaber unødige forsinkelser for passagerne i forbindelse med ombordstigning og/eller frabordestigning.
- v) Sikkerhed: Dataene skal beskyttes tilstrækkeligt mod tilfældig eller ulovlig tilintetgørelse eller bortkomst eller ubeføjet ændring, udlevering eller adgang.
- vi) Alternative midler: Et alternativt middel eller et tilsvarende registreringssystem skal være til rådighed i tilfælde af systemsvigt.

2. Forskellige systemer bør undgås på samme rute eller ruter, som svarer til hinanden.

Artikel 12

1. Efter proceduren i artikel 13, stk. 2, vedtages følgende foranstaltninger:

- a) bestemmelser om
 - i) indførelse af en harmoniseret ordning for fritagelser, som indrømmes på grundlag af artikel 9, stk. 2
 - ii) iværksættelse af IMO-resolutioner og -cirkulærer, som berører registreringssystemerne
- b) ændring af funktionskriterierne i artikel 11, stk. 1
- c) ændring af direktivet for at sikre at ændringer af SOLAS-konventionen, som drejer sig om registreringssystemer og træder i kraft efter direktivets vedtagelsestidspunkt, kan anvendes inden for dets rammer, dog uden at dette berører procedurene for ændring af SOLAS-konventionen.

Artikel 13

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved direktiv 93/75/EØF⁴⁾, artikel 12, stk. 1.
2. Når der henvises til dette stykke, benyttes følgende procedure:
 - a) Kommissionens repræsentant forelægger det i stk. 1 nævnte udvalg et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes.
 - b) udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, evt. ved afstemning
 - c) udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.
 - d) Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 14

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 1998 og underretter straks Kommissionen herom. Artikel 6 anvendes senest fra den 1. januar 1999.
2. Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne indfører et sanktionssystem for brud på nationale bestemmelser, der vedtages på grundlag af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette sanktionssystem anvendes. De pågældende sanktioner skal være effektive, rimelige og præventive.
4. medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle nationale retsfor skrifter, de udsteder for det område, dette direktiv omfatter. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 15

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter sin offentliggørelse.

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

4) EFT nr. L 247 af 5.10.1993, s. 19 - om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods.

Udkast til
AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG

**Nr. (..) ../9
den (..) (.....) 199**

om ændring af bilag XIII (kapitel V) til aftalen om det europæiske økonomiske samarbejdsområde ved indsættelse af Rådets direktiv (.../.../EF) om registrering af de ombordværende på passagerskibe.

DET BLANDEDE EØS-UDVALG HAR -

under henvisning til aftalen om det europæiske økonomiske samarbejdsområde, som ændret ved protokollen om tilpasning af aftalen om det europæiske økonomiske samarbejdsområde, i det følgende benævnt aftalen, særlig artikel 98, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv (.../.../EF) af (..... 19..), der er knyttet som bilag til denne afgørelse, bør indarbejdes i aftalen;

den horisontale tilpasning i protokol 1 og sektortilpasningen og de øvrige tilpasninger i indledningen til aftalens bilag XIII finder anvendelse -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bilag XIII, transport, til aftalen ændres som angivet i det følgende. Teksten til den nye retsakt er vedføjet som tillæg.

Artikel 2

Følgende indsættes som nyt punkt i kapitel V efter punkt XXX:

"XXX: Rådets direktiv (.../.../EF) om registrering af de ombordværende på passagerskibe.

For så vidt angår denne aftale læses direktivets bestemmelser med følgende tilpasninger:

Artikel 13, stk. 1, erstattes af følgende:

De kontraherende parter sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den (.....199.).

Artikel 3

Denne artikel træder i kraft den (.....199.).

Artikel 4

Denne afgørelse offentliggøres i EØS-afsnittet og EØS-tillægget til De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, (.....199.)

På Det Blandede EØS-Udvalgs vegne
Formand

Sekretærer i Det Blandede EØS-Udvalg

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Rådets direktiv om registrering af de ombordværende på passagerskibe

2. BUDGETPOST

Del A (se paragraf 10)

3. RETSGRUNDLAG

Forbedring af sikkerheden indenfor søtransport: traktatens artikel 84, stk. 2 i forbindelse med artikel 75, stk. 1, litra c)

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Indførelse af fælles, harmoniserede procedurer for registrering af de ombordværende på passagerskibe

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

ubegrænset

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Ikke-opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Administrative udgifter

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

Ingen

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Anvendelse af procedurerne for indkaldelse af medlemsstaternes eksperter

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

Indførelse af en harmoniseret ordning, der skal sikre, at ingen passagerskibe, som sejler til og fra europæiske havne, har flere passagerer ombord, end de ifølge de relevante sikkerhedscertifikater er godkendt til. Desuden kræves oplysninger om passagerne på passagerskibe for at forbedre redningstjenesternes effektivitet efter en ulykke.

9.2 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Overvågning og evaluering af foranstaltningen finder sted på sikkerhedskomiteens årlige møde.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (budgettets sektion III, del A)

Den faktiske tilvejebringelse af de nødvendige midler til administration afhænger af Kommissionens årlige afgørelse af ressourcefordelingen under hensyn til det antal medarbejdere og supplerende beløb som budgetmyndigheden har godkendt.

10.1 Følger for antallet af stillinger

Type ansættelse		Personale til administration af foranstaltningen		Midler		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende i det pågældende GD eller den pågældende afdeling	Yderligere midler	
Tjenestemand eller midlertidigt ansatte	A	2		2		
	B					
	C					
Andre midler		xxxxx				
I alt		2		2		

Hvis der er behov for yderligere midler, angives det, hvor hurtigt de skal stilles til rådighed.

10.2. De generelle finansielle virkninger af personaleforøgelse

	Beløb	Beregningsmåde
Tjenestemænd	0	
Midlertidigt ansatte	0	
Andet personale (angiv budgetpost)	0	
I alt	0	
	0	

De angivne beløb skal vise de samlede omkostninger ved personaleforøgelse i hele foranstaltningens varighed, hvis den er fastsat på forhånd, eller i tolv måneder, hvis den ikke er fastsat.

10.3. Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af foranstaltningen

	Beløb	Beregningsmåde
A 2510	20.000,-	Sikkerhedsudvalget holder allerede møde om spørgsmål i forbindelse med andre EF-direktiver om sikkerheds til søs. En yderligere mødedag om året anses for nødvendig for at drøfte de særlige spørgsmål i forbindelse med dette forslag (rejseudgifterne anslås til ca. 20.000 ECU).
I alt	20.000,-	

Konsekvensanalyse

Forslagets konsekvenser for virksomhederne

Forslagets betegnelse:

RÅDETS DIREKTIV OM REGISTRERING AF DE OMBORDVÆRENDE PÅ PASSAGERSKIBE

Dokumentets referencenr: KOM 96()

Forslaget

1. *Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Fællesskabets forpligtelse er i denne forbindelse at forbedre sikkerheden inden for søtransport, således som det fremgår af traktatens artikel 84, stk. 2, når den læses i sammenhæng med artikel 75, stk. 1, litra c). Den foreslåede foranstaltnings formål er at indføre en række harmoniserede sikkerhedsstandarder for alle passagerskibe, der sejler i farvande, som medlemsstaterne har ansvaret for i henhold til den internationale konvention om maritim eftersøgning og redning af 1979.

Under hensyntagen til nærhedsprincippet er det Fællesskabets opgave at sørge for rammebestemmelserne omkring et harmoniseret sikkerhedsniveau på passagerskibe, der sejler i det samme område. Det er medlemsstaternes ansvar at indføre foranstaltninger, som inden for deres egen lovgivning kan sikre effektiv anvendelse af direktivet.

Virkninger for virksomhederne

2. *Hvem påvirkes af forslaget?*
 - *hvilke virksomhedssektorer?*
 - *hvor store virksomheder?*
 - *er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?*

De virksomheder, der påvirkes af dette forslag, er virksomheder, som driver sejlads med passagerskibe til og fra havne i Fællesskabet. Langt størstedelen af de passagerskibe, der sejler i Fællesskabets farvande, drives af mellemstore og store virksomheder. De største passagerskibsflåder, der berøres af direktivets bestemmelse, driver sejlads til, fra og i Grækenland, Italien, Danmark, Sverige, Finland og over den engelske kanal.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Medlemsstaterne skal iværksætte love og administrative bestemmelser, således at de ansvarlige for passagerskibsdriften kan opfylde sikkerhedsstandarderne i forbindelse med optælling af passagerer fra den 1. januar 1998 og registrering af yderligere oplysninger fra den 1. januar 1999. De virksomheder, som er ansvarlige for

passagerskibsdriften, skal være forberedt på at indføre registreringssystemer med tilstrækkelige støttefaciliteter inden disse datoer. Det bør bemærkes, at lignende regler allerede gælder i nogle medlemsstater, således at den nødvendige teknik allerede er tilstede, og at der ikke direkte skal udvikles nye registreringssystemer.

4. *Hvilke økonomiske virkninger ventes forslaget at få?*

Der forventes ingen eller kun begrænsede virkninger for beskæftigelsen ombord på passagerskibene, men indførelsen af passagerregistreringsprocedurer kan medføre behov for yderligere personale til at behandle registreringsprocedurerne i land, forud for passagerskibenes afsejling. Desuden vil forslaget sandsynligvis få en betydelig gavnlig virkning på virksomhedernes konkurrencestilling. Ved at indføre en harmoniseret sikkerhedsordning for alle passagerskibe, som sejler i Fællesskabets farvande, også dem, der fører tredjelands flag, får alle de berørte virksomheder lige vilkår, og risikoen for konkurrenceforvridning ved, at nogle virksomheder søger at skaffe sig konkurrencefordele ved at spare på sikkerhedsstandarderne, bliver minimal.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

Opfyldelse af forslagens bestemmelser stiller ingen krav, som pålægger de berørte virksomheder uoverstigelige finansielle byrder.

Høring

6. Repræsentanter for de europæiske rederier og erhvervssammenslutninger er blevet hørt om forslaget. Industrien gav især udtryk for betænkeligheder i forbindelse med en ugunstig konkurrencemæssig stilling for sejladsere på under 30 sømil på grund af registreringspligten. Konkurrencen med "the shuttle" blev også omtalt.

KOM(96) 574 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 08

Katalognummer : CB-CO-96-575-DA-C

ISBN 92-78-11488-X
