

106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EF-Tidende 2002 L 19, side 17 ff). På Det Europæiske Råds møde i Nice i december 2000 var der enighed om at fremskynde iværksættelsen af EU's søsikkerhedsmæssige tiltag, herunder de på daværende tidspunkt kommende regler i det nævnte ændringsdirektiv. Dette blev bekræftet på transportministrenes rådsmøde senere i december 2000. Uanset at medlemsstaternes frist til at gennemføre ændringsdirektivet er 18 måneder efter direktivets offentliggørelse, findes det under indtryk af Det Europæiske Råds tilkendegivelse hensigtsmæssigt at sikre grundlaget for, at dette kan ske på et tidlige tidspunkt.

Sigtet med ændringsdirektivet er at målrette havnestsatskontrollen imod de skibe, som udgør en særlig risiko. Ændringsdirektivet vil således gøre det obligatorisk for medlemsstaterne at kontrollere skibe, der udgør en særlig risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet. Ved afgrænsningen af disse skibe vil der bl.a. blive taget hensyn til skibets type og alder, under hvilket flag skibet er indregistreret, skibets klassifikationselskab samt resultaterne af den havnestsatskontrol, der tidligere er gennemført af skibet.

Ændringsdirektivet indebærer endvidere en skærpet kurs over for skibe fra de flagstater, der ikke selv fører tilstrækkelig kontrol med deres skibe. Den internationale samarbejdsorganisation om havnestsatskontrol (Paris MOU), som består af 19 lande, anvender et harmoniseret system for havnestsatskontrol. Organisationen fører en såkaldt sortliste over de lande, hvis skibe oftest tilbageholdes, fordi de udgør en åbenbar fare for de ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller for forurening af havet. Ændringsdirektivet medfører, at de "sortlistestaters" skibe, der gentagne gange tilbageholdes, skal meddeles anløbsforbud.

For at sikre ændringsdirektivets effektive gennemførelse er det pålagt medlemsstaterne at indberette oplysninger om alle udenlandske skibes havneanløb, bortset fra færger i rutefart. Oplysningerne skal enten indberettes løbende til den såkaldte SIRENAC database, som drives af Paris MOU, eller indberettes hver sjette måned til Europa-Kommissionen med en fuldstændig fortegnelse over alle individuelle skibsanløb. Hovedparten af de danske havne indberetter allerede i dag på uformel basis skibsanløb til Søfartsstyrelsen. Ændringsdirektivet nødvendiggør imidlertid en udvikelse heraf samt etablering af en egentlig indberet-

ningspligt. Tilrettelæggelsen af den kommende indberetningsordning vil ske efter forhandling med de berørte parter.

Med lovforslaget lægges der op til at gennemføre de dele af ændringsdirektivet, der vedrører anløbsforbud og tilbageholdelse, i egentlige lovbestemmelser, mens der skabes hjemmel til, at de øvrige dele af ændringsdirektivet – eksempelvis den nævnte indberetningspligt – kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.

De bestemmelser, som vedrører gennemførelsen af ændringsdirektivet, findes i forslagens § 2, nr. 6-10.

1.4. Direktiv om lastning og losning af bulkskibe

I de seneste årtier er der sket en række forlis med bulkskibe (skibe, der transporterer faste produkter i løs form). Herved har et betydeligt antal søfarende mistet livet. På den baggrund har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2001/96/EF af 4. december 2001 om harmoniserede krav til og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe (EF-Tidende 2002 L 13, side 9ff). Sigtet med direktivet er at forbedre sikkerheden ved at etablere procedurer, der gør det muligt at forebygge strukturelle skader på bulkskibene i forbindelse med selve laste- og losseoperationen.

Efter direktivets bestemmelser skal både bulkskibene og de landterminaler, som skibene anløber, anvende internationalt anerkendte procedurer for laste- og losseoperationer, samarbejde og kommunikation. Endvidere skal operatørerne af landterminalerne etablere kvalitetsstyringssystemer med henblik på at sikre, at terminalernes ledelse og drift planlægges og udføres på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. De kvalitetsstyringssystemer, som direktivet foreskriver for terminaloperatørerne, skal opbygges i overensstemmelse med internationale ISO standarder og skal ækvivalere de kvalitetsstyringssystemer, som allerede findes for bulkskibe i den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden). Systemerne skal certificeres, ligesom de løbende skal kontrolleres af myndighederne.

Direktivets bestemmelser kan med hensyn til skibene allerede i dag gennemføres med hjemmel i lov om sikkerhed til søs. Landterminalerne henhører under Trafikministeriet, der med hjemmel i lov om havne har udstedt et standardreglement for de danske havne. Standardreglementet indeholder enkelte bestemmelser om lastning og losning af skibe. Disse bestemmelser er imidlertid ikke dækkende for direktivets krav til landterminalerne.