

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1207)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

Bilag Journalnummer

Kontor

1 400.C.2-0

EU-sekr.

16. juni 2000

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 26.-27. juni 2000 - vedlægges Erhvervsministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

14. juni 2000 Sag 95-813-27EM0300

Rådsmøde (Transport) den 26. - 27. juni

2000

1. Udkast til Rådets konklusioner om sikkerhed inden for søtransport 2

2. Forslag til direktiv 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), KOM(2000)142 4

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikationsdirektivet"), KOM(2000)142 7

1. Udkast til Rådets konklusioner om sikkerhed inden for søtransport

Nyt notat

Resumé

Som opfølgning på Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport har det portugisiske formandskab fremlagt et forslag til rådskonklusioner, som forventes vedtaget på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000.

1. Baggrund og indhold

Efter ulykken med tankskibet ERIKA i december 1999 fremlagde Kommissionen i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Foruden en politisk tilkendegivelse om fremtidige tiltag indeholdt meddelelsen konkrete forslag om ændring af direktiv 95/21/EC om havnestatskontrol, ændring af direktiv 94/57/EC om klassifikationssekskaber og et forslag til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe.

Som opfølgning på meddelelsen har formandskabet fremlagt et forslag til rådskonklusioner, som forventes vedtaget på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000.

Konklusionerne berører en række aktuelle emner på søsikkerhedsområdet, herunder flagstatskompetence, gennemsigtighed og kvalitet i søfartserhvervet samt de søfarendes forhold. Konklusionerne omhandler også vigtigheden af at nå til enighed om de allerede foreslåede ændringer i direktiverne om havnestatskontrol og klassifikationssekskaber. Medlemsstaterne opfordres endvidere til at støtte arbejdet i IMO med henblik på dels at fremskynde indfasningen af dobbeltskrogede tankskibe, dels at forbedre mulighederne for erstatning for olieforureningsskader i regi af

Den internationale Olieerstatningsfond. Endelig opfordres Kommissionen til at udarbejde en rapport, der beskriver i hvilket omfang, medlemslandene har implementeret og håndhæver fællesskabsretten på søsikkerhedsområdet.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Da der alene er tale om rådskonklusioner, er der ikke foretaget en vurdering af forslagens forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

Da der ikke er tale om bindende forskrifter, skønnes forslaget ikke at berøre dansk lovgivning.

4. Høring

Forslaget har været til høring i Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Der er ikke fremkommet bemærkninger.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke i sig selv at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har ikke tidligere været orienteret om forslaget.

2. Forslag til direktiv 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), KOM (2000)142

Revideret notat

Resumé

Forslaget indebærer en stramning af det gældende direktiv om havnestatskontrol. Forslaget indeholder bestemmelser om obligatorisk kontrol af skibe og anløbsforbud under særlige omstændigheder. Forslaget vil i givet fald også indebære en forøget indsamling og udveksling af information. Det forventes, at Rådet tager en fremskridtsrapport til efterretning på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000. Direktivet forventes vedtaget inden udgangen af 2000. Forslaget kræver lovændring.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 21. marts 2000 fremlagt et ændringsforslag til Rådets direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, dvs. kontrol af udenlandske skibe. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis ved Bretagne i december 1999. Forliset var årsag til en omfattende olieforurening.

Efter forslaget skal havnestatskontrol gøres obligatorisk i to tilfælde. Det ene tilfælde er, når skibenes såkaldte målfaktor er større end 50. Denne målfaktor afhænger bl.a. af skibets alder, flag og klasse samt resultatet af tidligere havnestatskontroller. Det andet tilfælde er, når skibene tilhører en særlig risikogruppe, og det er mere end et år siden, de sidst har været underkastet udvidet inspektion i en EU havn. Det foreslås, at de sidstnævnte skibe skal melde deres ankomst 2 dage før, men det behøver skibene med en målfaktor over 50 ikke.

Det foreslås videre, at den tidligere vejledende liste over forhold, der kontrolleres ved udvidet inspektion, gøres obligatorisk, samt at en visuel kontrol af en del af skibets struktur føjes til. Forslaget indebærer også, at listen over certifikater og dokumenter, der skal være om bord på et olietankskib, suppleres med et dokument, der viser, at skibet er forsikret mod økonomiske følger af forureningsuheld ved transport af olie.

I følge forslaget skal skibe, som tilhører en særlig risikogruppe, nægtes adgang til EU havne, hvis de for tredje gang i løbet af to år bliver tilbageholdt på grund af manglende opfyldelse af relevante internationale konventioner. Kommissionen skal desuden to gange om året offentliggøre en liste over skibe, der er nægtet adgang.

Det foreslås, at alle oplysninger, der i dag indberettes til databasen Sirenac, tillige offentliggøres via en ny database, Equasis, der indeholder sikkerhedsrelaterede informationer om hele verdens handelsflåde. Desuden er det foreslået, at mængden af information, der offentliggøres, når et skib tilbageholdes, udvides med lastejerens identitet, resultaterne af de seneste havnestatskontroller og classesyn, samt betingelserne for at frigive skibet .

Med henblik på effektiv overvågning af direktivets gennemførelse har Kommissionen foreslået, at oplysninger om antallet af inspektører, der udfører havnestatskontrol, skal indberettes hvert år. I dag sker dette hvert tredje år. Som noget nyt er det tillige foreslået, at administrationerne hvert kvartal skal indberette detaljerede oplysninger om hvert eneste havneanløb.

Endelig har Kommissionen foreslået en udvidelse af de forhold, som den nedsatte embedsmandskomite kan ændre. Komiteen vil få udvidet mulighed for at ændre i bilagene, herunder hvilke skibe der skal prioriteres, hvilke inspektionsprocedurer der skal følges, og hvilken information der skal indgå i diverse rapporter.

-

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget. Det forventes, at Rådet tager en fremskridtsrapport til efterretning på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000. Direktivet forventes vedtaget inden udgangen af 2000.

-

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen har ikke forholdt sig særskilt til ændringsforslaget.

3. Gældende dansk ret

Reglerne for udførelsen af havnestatskontrol findes i lov om sikkerhed til søs og lov om beskyttelse af havmiljøet og i bekendtgørelse nr. 661 af 11. september 1998 om fremgangsmåde ved syn på udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

4. Høring

Forslaget har været forelagt EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Udvalget har udtrykt generel tilfredshed med forslaget sigte om en mere effektiv og differentieret indsats mod sub-standard skibe. Herudover er specialudvalget - bortset fra SID - enig om, at gennemsigthed og objektive kriterier, og ikke obligatoriske regler, bør være afgørende for, hvilke skibe, der kontrolleres.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og SID finder, at muligheden for at nægte skibe adgang til EU havne bør udvides til også at omfatte skibe, der er yngre end 15 år, hvis de - i lighed med skibene i risikogruppen har været tilbageholdt gentagne gange. Danmarks Rederiforening har også stillet spørgsmålstejn ved, om det er rimeligt at begrænse muligheden for anløbsforbud til særlige skibstyper.

Danmarks Rederiforening har desuden påpeget, at det er vigtigt, at havnestatskontrol holdes på et niveau, der er foreneligt med inspektørernes kompetence, og mener, at kun klassifikationsselskaberne har viden til at kontrollere skibenes skrog.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at kræve ændring i den eksisterende lovgivning, idet der mangler tydelig hjemmel til at pålægge havnene at indberette detaljerede oplysninger om samtlige anløb og til at give anløbsforbud.

Søfartsstyrelsen skønner, at indførelse af obligatorisk havnestatskontrol vil kræve yderligere 2 årsværk.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

-
Forslaget vil få begrænsede økonomiske konsekvenser for havnene, såfremt de pålægges at indberette detaljerede oplysninger om samtlige anløb.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000.

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed ("klassifikationsselskabsdirektivet"), KOM(2000)142

Revideret notat

-
Resumé

Forslaget er en stramning af det gældende direktiv om klassifikationsselskaber. Ifølge forslaget afgør Kommissionen på grundlag af komité-proceduren og på baggrund af en grundig vurdering, om et selskab kan anerkendes til at udføre syn og udstede certifikater på medlemsstaternes vegne. De organisatoriske og kvalitetsmæssige krav til selskaberne er strammet. Endvidere påtager Kommissionen sig at overvåge selskaberne side løbende med medlemsstaterne. Endelig er der i forslaget lagt op til en harmonisering af klassifikationsselskabernes økonomiske ansvar. Forslaget kræver ikke lovændring. Det forventes, at forslaget vil kunne opnå politisk enighed på rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde den 21. marts 2000 et forslag til ændring af direktiv 94/57/EF om klassifikationsselskaber. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80 (2) og kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens artikel 251.

Forslaget er et af tre forslag til retsakter, som Kommissionen har fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis. Forliset var årsag til en omfattende olieforurening af franske kyster i december 1999. Kommissionen har efter forliset ønsket at højne kvaliteten af den synsvirksomhed, som klassifikationsselskaberne udfører på medlemsstaternes vegne.

Ifølge forslaget skal anerkendelse af nye klassifikationsselskaber, såvel som suspension eller tilbagekaldelse af en anerkendelse besluttes af Kommissionen på grundlag af komité-proceduren og efter en grundig vurdering af selskabet. Det er altså ikke længere medlemsstaten, der træffer afgørelse om, hvorvidt et klassifikationsselskab skal anerkendes.

For så vidt angår kontrollen med klassifikationsselskaberne foreslås, at selskaberne løbende vurderes af Kommissionen. Dette skal ske sideløbende med medlemsstatens kontrol af selskaberne, og er en opstramning af Kommissionens tidligere procedure med en årlig vurdering af selskaberne.

De organisatoriske krav til klassifikationsselskaberne foreslås strammet, ved at de tidligere anbefalede kriterier for anerkendelse gøres obligatoriske. Yderligere er der sket en stramning af kravene til selskabernes kvalitetssikring.

Det foreslås endvidere, at kravene om åbenhed øges. Hvis et skib skifter klassifikationsselskab, skal selskaberne indbyrdes informere om alle forhold af betydning for det pågældende skib. Denne åbenhed skal sikre, at et skib ikke skifter klasse for at undslippe stillede krav.

Harmonisering af klassifikationsselskabernes økonomiske ansvar i forbindelse med udførelse af opgaver på vegne af flagstaten er et nyt og væsentligt element i forslaget. Der er både tale om harmonisering af ansvarsgrundlag og erstatningsbeløbets størrelse. Kommissionen foreslår, at der i direktivet fastsættes et erstatningsbeløb, som selskaberne maksimalt kan drages til ansvar for. Dette beløb kan revideres/hæves i en komité-procedure.

På baggrund af forhandlingerne i Rådets arbejdsgruppe har formandskabet som alternativ foreslået et minimumsbeløb for klassifikationsselskabernes maksimale ansvarsgrænse, som det enkelte medlemsland og klassifikationsselskaberne ikke kan gå under, men gerne må gå over i deres indbyrdes aftaler. For forsæt og grov uagtsomhed foreslås ubegrænset ansvar for klassifikationsselskaberne.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen skønner, at anerkendelse og kontrol af klassifikationsselskaber kan udføres mest effektivt gennem en harmoniseret og central styring. Forslaget anses derfor for at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

-

Reglerne for anerkendelse af klassifikationsselskaberne findes i Teknisk forskrift nr. 1 af 27 februar 1998 om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion af skibe. Forskriften er udstedt af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs m.v.

4. Høring

-

Forslaget har været til høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Specialarbejderforbundet i Danmark udtrykker generel mistillid til klassifikationsselskaberne og finder, at tilsynet med skibe bør foretages af nationale myndigheder.

-

Erhvervenes Transportudvalg finder, at ERIKA ulykken har vist et behov for at sikre klassifikationsselskabernes kvalitet, og de er derfor positive over for forslaget.

-

Rederiforeningen af 1895 støtter forslaget. De har udtrykt ønske om en mere ensartet synspraksis i klassifikationsselskaberne, hvilket vil kunne opnås gennem større kontrol med selskaberne.

Danmarks Rederiforening har udtrykt tillid til de klassifikationsselskaber, der er anerkendt i Danmark. De mener derfor ikke, der er behov for yderligere kontrol af disse selskaber, men finder det dog relevant at se på den dokumentation, der er tilknyttet ERIKA-sagen.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

-

Forslaget skønnes ikke at have umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000.

4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog, KOM (2000)142

Revideret notat

Resumé

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for indfasning af dobbeltskrogede, der anses for miljømæssigt mere sikre i tilfælde af kollision eller grundstødning. Forslaget indeholder for det første en stramning af MARPOLs aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe samt en udfasningsordning også for mindre tankskibe. For det andet indeholder forslaget en ordning, hvorefter dobbeltskrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i forbindelse med havne- og lodsafgifter. Forslaget kræver ikke lovændring. På rådsmødet (Transport) den 26. juni 2000 fremlægges der en statusrapport.

1. Baggrund og indhold

I december 1999 forliste det 24-årige maltesiske tankskib ERIKA ud for Frankrig. Forliset, der angiveligt skyldtes en svaghed i selve skibets struktur, forårsagede en alvorlig olieforurening, som har haft betydelig politisk bevågenhed. Den 21. marts 2000 fremlagde Kommissionen på denne baggrund en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Meddelelsen indeholder forslag til tre retsakter, herunder forslaget til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe med hjemmel i traktatens artikel 80(2). Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter den fælles beslutningsprocedure i traktatens artikel 251.

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for indfasning af dobbeltskrogede, der anses for mere sikre i tilfælde af kollision eller grundstødning. Teknisk set bygger forslaget på standarderne i Konventionen om forebyggelse af havforurening (MARPOL), der er vedtaget af FNs Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Forslaget indeholder for det første en stramning af MARPOLs aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe. Denne stramning indebærer også en udfasningsordning for mindre tankskibe, der på grund af deres (mindre) størrelse ikke er omfattet af MARPOL. Sigtet hermed er at bringe reglerne for tankskibe, der besejler EU-havn eller sejler under EU-medlemslandenes flag, på linie med den amerikanske olieforureningslovgivning.

For det andet indeholder forslaget en ordning, hvorefter dobbeltskrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i form af lavere havne- og lodsafgifter. Samtidig belastes enkeltskrogede tankskibe med forøgede afgifter. Det sker ud fra en betragtning om det urimelige i at lade tanke på skibet, der er konstrueret af miljømæssige årsager, og som ikke bidrager til skibets indtjening, indgå i den beregning af skibets volumen, som ligger til grund for havne- og lodsafgifter.

Systemet er baseret på principperne i Rådets forordning nr. 2978/94 af 21. november 1994 (SBT forordningen), om rabat til skibe med separate ballasttanke. Denne forordning foreslås samtidig ophævet.

Antallet af dobbeltkrogede tankskibe vil stige i indfasningsperioden, hvilket vil modsvares af et dalende antal enkeltkrogede tankskibe. Ifølge forslaget skal reduktionen i havne- og lodsafgifterne derfor aftage i takt med de dobbeltkrogede tankskibes alder, ligesom merafgiften for de enkeltkrogede skibe skal stige i takt med alderen. Herved skulle ordningen blive nogenlunde udgiftsneutral for udbydere af havne- og lodstjenesteydelser. Ifølge forslaget skal afgifterne i givet fald kunne tilpasses gennem komité-proceduren i løbet af indfasningsperioden. Det foreslås, at systemet ophører, når indfasningsperioden er tilendebragt.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen mener, at nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt. Dette begrundes med, at samme sikkerhedsstandard bør være gældende for alle olietankskibe, der anløber europæiske havne. Risikoen for konkurrenceforvridning mellem havnene, som følge af en uens gebyrpolitik, vil desuden blive mindsket.

3. Gældende dansk ret

Reglerne om tankskibes design og konstruktion med henblik på at beskytte havet mod forurening i tilfælde af kollision eller grundstødning findes i Søfartsstyrelsens Meddelelser B, kapitel 13, regel 13F og 13G. Forskriften er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs og lov om beskyttelse af havmiljøet. Reglerne implementerer MARPOL konventionen.

De eksisterende regler om reducerede havne- og lodsafgifter for olietankskibe med separate ballasttanke findes i Rådets forordning nr. 2978/94 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke (SBT-forordningen).

4. Høring

-

Forslaget har været til høring i EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Rederiforeningen af 1895 har generelt tilkendegivet, at drøftelserne om dobbeltkrogede tankskibe bør foregå i IMO, og at udgangspunktet må være de internationalt vedtagne standarder.

Specialarbejderforbundet i Danmark støtter et regionalt initiativ, der så senere kan følges op af IMO.

Danmarks Rederiforening har tilkendegivet åbenhed over for at drøfte en fremrykkelse af de aldersgrænser, der i MARPOL er indført for eksisterende tankskibe. Man finder det endvidere nærliggende at drøfte en udfasningsordning for tankskibe, der på grund af deres (mindre) størrelse, ikke er omfattet af MARPOL. Af hensyn til skibsfartens internationale karakter mener Rederiforeningen dog, at det er en forudsætning, at disse drøftelser finder sted i IMO.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring, med mindre det efter en nærmere juridisk analyse slås fast, at forslaget er direkte i strid med MARPOL, som Danmark har ratificeret. Forslaget skønnes heller ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark..

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

-

Da den danske tankskibsflåde i langt overvejende grad består af dobbeltskrogede tankskibe, vil en gennemførelse af forslaget kun have relativt begrænsede økonomiske konsekvenser for rederierne. Omvendt kunne der forventes en øget indtjeningsmulighed for den moderne dobbeltskrogede danske tankskibsflåde, idet efterspørgslen - alt andet lige - efter dennes ydelser må antages at stige, og investeringerne allerede er foretaget.

Danske værfter er i øjeblikket ikke beskæftiget med bygning af tankskibe. Det kan dog ikke udelukkes, at en gennemførelse af forslaget vil kunne have en - om end mindre - positiv, afledt effekt på danske værfter. Dette skyldes, at værfternes overkapacitet på verdensplan vil mindskes som følge af det forventede ordreprogram for dobbeltskrogede tankskibe.

Det skønnes ikke muligt at kvantificere de samfundsøkonomiske konsekvenser.

-

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000.