

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 1387 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

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

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

14. juni 2001



Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport- og telekommunikationsministre – transportdelen (søtransport)) den 27.-28. juni 2001 – vedlægges Erhvervsministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Rådsmøde (søtransport) den 28. juni 2001

13. juni 2001

Sag 01-870-10
EM0356

Dagsordenens punkt 2: Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport (ERIKA I pakken) - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog – KOM(2000) 142.... 2

Dagsordenens punkt 3: Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af tankskibet ERIKA's forlis (ERIKA II pakken) - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten – KOM(2000) 802 6

Dagsordenens punkt 4: Forhandlingerne i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) om installation af Voyage Data Recorders (VDR) i eksisterende lastskibe 10

Dagsordenens punkt 5: Forhandlingerne i den internationale olieerstatningsfond (IOPC om oprettelse af en supplerende internationale fond for erstatning for olieforurening 13

Dagsordenens punkt 6: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne - KOM(2001) 46 16

Dagsordenens punkt 2: Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport (ERIKA I pakken) - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog - KOM(2000) 142

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 en stramning af de aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe i Konventionen om forebyggelse af havforurening (MARPOL) samt en udfasningsordning også for mindre tankskibe. På baggrund af resultatet af forhandlingerne om samme emne i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) har formandskabet udarbejdet et kompromisforslag, der er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001 med henblik på opnåelse af fælles holdning.

Det andet element i Kommissionens forslag vedrørende en ordning, hvorefter dobbeltskrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i forbindelse med havne- og lodsafgifter, er ikke medtaget i formandskabets kompromisforslag.

Forslaget kræver ikke lovændring.

1. Baggrund og indhold

Tankskibet ERIKA's forlis ud for Frankrig i 1999 forårsagede en alvorlig olieforurening, som har haft betydelig politisk bevågenhed. Kommissionen fremlagde på denne baggrund en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Den såkaldte ERIKA I pakke indeholdt blandt andet forslaget til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og 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 forurening til søs (MARPOL), der er vedtaget af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO).

Forslaget indeholder en stramning i forhold til MARPOL konventionens aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe samt en udvidelse af udfasningsordningen til at gælde også mindre tankskibe. Sigtet hermed er at bringe reglerne for tankskibe, der besejler EU-havne eller sejler under EU-

medlemslandenes flag, på linie med den amerikanske olieforureningslovgivning (OPA90).

I slutningen af april 2001 vedtog IMO's miljøkomite en række ændringer til MARPOL konventionen. På baggrund heraf har formandskabet udarbejdet et kompromisforslag, der er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 28. juni 2001 med henblik på opnåelse af fælles holdning. Kompromisforslaget, der i alt væsentligt er identisk med de nye IMO-regler, indeholder følgende hovedelementer:

Alle **kategori 1** tankere – hvilket vil sige større tankskibe, som hovedsageligt er bygget i perioden før 1983 – udfases fra 2003 til 2007. Disse skibe er bygget før MARPOL konventionens senere krav om særlige ballasttanke, som delvist beskytter ved grundstødning og kollision.

Alle **kategori 2** tankere – hvilket vil sige større tankskibe, som hovedsageligt er bygget i perioden 1982-1995 – udfases fra 2003 til 2015. Disse skibe er bygget i overensstemmelse med MARPOL konventionens krav om adskilte ballasttanke og beskyttende placering af disse tanke.

Alle **kategori 3** tankere – hvilket vil sige tankskibe med en dødvægttonnage over 5000, men mindre end kategori 1 og 2 – udfases fra 2003 til 2015. Disse skibe har ikke tidligere været omfattet af udfasningsreglerne.

Den samlede udfasning omfatter dermed 3.130. skibe med en dødvægttonnage på ca. 214 mio. tons. Til sammenligning har den samlede danske handelsflåde ca. 600 skibe med en dødvægttonnage på ca. 8,3 mio. tons.

Der vil som led i det samlede forhandlingsresultat blive indført et nyt og krævende synsregime – det såkaldte Condition Assessment Scheme (CAS). De yngste kategori 1 og 2 skibe kan således kun udnytte udfasningsterminerne fuldt ud, hvis de lever op til kravene i CAS. For kategori 1 skibe er et vellykket CAS en forudsætning efter skibets årssdag i 2005, mens det for kategori 2 skibe er skibets årssdag i 2010.

Løsningen indeholder tillige en mulighed for "regionale lempelser". En stat kan tillade anvendelse af kategori 2 eller 3 skibe med dobbeltskrog, -bund eller -side, som dog ikke fuldt ud lever op til MARPOL konventionens krav for nye skibe, til skibet når en alder på 25 år. Tilsvarende kan en stat tillade, at andre kategori 2 eller 3 skibe kan anvendes indtil 2017 eller en alder på 25 år, alt efter hvilken grænse der først passerer. Udstedelse af tilladelser af denne karakter skal oplyses til IMO.

Som modvægt hertil kan andre lande meddele IMO, at man ikke tillader, at sådanne skibe anløber ens havne eller offshore-terminaler. Samtlige EU-lande (samt Cypern og Malta) fremlagde allerede under mødet i IMO en erklæring om, at man ikke vil tillade skibes anløb efter de lempeligere regler. Det må anses for sikkert, at en række lande vil følge efter. Formandskabets kompromistekst indeholder også dette element.

Det andet element i Kommissionens forslag vedrørende en ordning, hvorefter dobbeltkrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i forbindelse med havne- og lodsafgifter, er ikke medtaget i formandskabets kompromisforslag.

Europa-Parlamentet har i sin første udtalelse foreslået ændringer, der ligger tæt op ad de foreløbige forhandlingsresultater i IMO. Udtalelsen er imidlertid afgivet, inden det endelige resultat vedrørende tonnagegrænser, udfasningsdatoer og inspektionsregime forelå. Endvidere fandt Parlamentet det ikke hensigtsmæssigt at indføre det foreslåede incitamentsystem vedrørende havne- og lodstjenesteydelser.

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 konkurrenceforvriddning mellem havnene vil derfor blive mindsket.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet må anses for overholdt, idet der er behov for ensartede regler over et større geografisk område.

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.

4. Høring

Kommissionens forslag 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 konventionen 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 konventionen. 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 og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da den danske tankskibsflåde i langt overvejende grad består af dobbeltskrogede tankskibe, vil 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 – må antages at stige, og investeringerne allerede er foretaget.

Danske værfter er i øjeblikket ikke beskæftiget med bygning af tankskibe. Gennemførelse af forslaget vil dog kunne have en 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 forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg. Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000, og notater er fremsendt den 14. juni, den 21. september og den 15. december 2000.

Dagsordenens punkt 3: Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af tankskibet ERIKA's forlis (ERIKA II pakken) - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten - KOM(2000) 802

Resumé

Med hjemmel i artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 6. december 2000 fremlagt et forslag til direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten. Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe.

Forslaget er en fortsættelse og udvidelse af det gældende direktiv 93/75/EØF om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods. Anvendelsesområdet foreslås dog udvidet, så alle skibe (inkl. skibe i transit) overvåges og på forskellig måde forpligtes til at deltage i meldesystemet. Forslaget indeholder endvidere bestemmelser, der findes i internationale konventioner, idet anvendelsesområdet dog i nogle tilfælde søges udvidet.

Forslaget har været forhandlet i Rådets arbejdsgruppe (Søtransport) i foråret 2001 under det svenske formandskab. Formandskabet har i maj 2001 udarbejdet et revideret forslag, hvor det er søgt at tage højde for de forskellige synspunkter, som medlemsstaterne har fremført under forhandlingerne. Forslaget er foreløbigt sat på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001 med henblik på opnåelse af fælles indstilling.

Kommissionens oprindelige forslag skønnes at kræve lovændring, mens dette ikke er tilfældet for så vidt angår formandskabets reviderede forslag.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 6. december 2000 fremlagt forslag til direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol og informationssystem for skibsfarten. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Forslaget er en del af Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed ("ERIKA II pakken"), som er fremsat i lyset af tankskibet ERIKA's forlis ved Bretagne i december 1999, som var årsag til en omfattende olieforurening.

Kommissionen finder, at direktiv 93/75/EØF, der har været gældende siden 1995, må afløses af et mere vidtgående direktiv. Det gældende direktiv findes ineffektivt og mangelfuldt, blandt andet fordi det kun finder anvendelse på skibe, der transporterer farligt gods, og som er på vej til eller fra EU havn. Kommissionen ønsker at etablere et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten med henblik på at højne søsikkerheden og forebygge forurening fra skibe.

Formandskabet har i maj 2001 udarbejdet et revideret forslag, som i højere grad end Kommissionens lægger vægt på forebyggelse og bedre opdagelse af ulovlige udledninger af olie og/eller kemikalier fra skibe. Det reviderede forslag omfatter ligesom Kommissionens oprindelige forslag **alle skibe** (også skibe i transit ud for EU kyster) med en bruttotonnage på 300 eller derover, bortset fra krigsskibe, statsskibe i officiel og ikke-kommerciel tjeneste, fiskeskibe med en længde under 45 m og fritidsfartøjer. Skibe med en bruttotonnage under 300 er dog også omfattet af direktivets bestemmelser for meldepligt, hvis de har farligt gods om bord.

Det vigtigste indhold af formandskabets reviderede forslag er – i det omfang det adskiller sig fra Kommissionens – følgende:

Den gældende forpligtelse til at **anmelde transporterede laster** af farlige og forurenende stoffer, der af Kommissionen er foreslået udvidet til at omfatte bunkerolie, omfatter ikke skibe, der medfører mindre end 5000 tons.

Med henblik på opklaring og forebyggelse af ulykker foreslås der indført krav om **black/grey boxes/Voyage Data Recorders (VDR)** for skibe, der anløber EU havne. Formandskabets reviderede forslag lægger i modsætning til Kommissionens op til, at medlemsstaterne kan **undtage visse passagerskibe/færger i indenrigsfart** for kravet om installation af VDR. Formandskabet har sideløbende fremsat forslag om, at en eventuel stillingtagen til installation af VDR i eksisterende lastskibe skal ske i IMO regi på baggrund af en allerede iværksat undersøgelse i IMO om mulighederne for at indføre sådanne krav. Dette spørgsmål er behandlet i en særskilt kommenteret dagsorden.

Efter formandskabets forslag forpligtes medlemsstaterne til at sikre skibes **adgang til nødområder**, hvor Kommissionen anvendte begrebet nødhavne. Formandskabets forslag lægger desuden op til, at medlemsstaterne i tilfælde af ekstreme vejrforhold kan **anbefale** skibe, der udgør en særlig forureningsrisiko, at forblive i havn. Kommissionens forslag lagde op til at pålægge medlemsstaterne en egentlig pligt til at sikre, at dette skete.

Endelig foreslås det, at medlemslandene udover at føre kontrol med meldesystemet, også udarbejder **nationale regler om passende sanktioner** over

for operatører, agenter, afskibere, ladningsejere og skibsførere, der overtræder bestemmelserne. I modsætning hertil indeholdt Kommissionens forslag en egentlig strafferetlige bestemmelse om økonomiske sanktioner ved overtrædelse af direktivets bestemmelser om meldepligt m.v.

Europa-Parlamentet har ikke afgivet udtalelse.

Forslaget er foreløbigt sat på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001 med henblik på opnåelse af fælles indstilling.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har tilkendegivet, at et direktiv er et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører ensartede krav og procedurer. Formandskabets reviderede forslag forholder sig ikke særskilt til nærheds- og proportionalitetsprincippet, men Kommissionen vurdering må antages også at finde anvendelse herpå.

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

3. Gældende dansk ret

Det eksisterende direktiv 93/75/EØF er med hjemmel i lov om beskyttelse af havmiljøet gennemført i bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.

Der er hjemmel i lov om sikkerhed til søs til at fastsætte bestemmelser om skibes sejlads og udstyr mv.

4. Høring

Formandskabets reviderede forslag ligger på linie med de synspunkter, som EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål har givet udtryk for i forbindelse med hovedforslaget om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem. Formandskabets reviderede forslag har derfor ikke været sendt til høring. Det bemærkes dog, at Specialarbejderforbundet i Danmark efter mødet i EF-specialudvalget tilkendegav, at man kan støtte Kommissionens forslag om indførelse af VDR i alle skibe (inklusive eksisterende lastskibe uanset omkostningerne) og ikke ønsker at afvente den iværksatte IMO-undersøgelse herom.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Kommissionens oprindelige forslag skønnedes at kræve en lovændring med hensyn til tilbageholdelse af skibe under ugunstige vejrforhold, mens dette ikke er tilfældet for så vidt angår formandskabets reviderede forslag.

Der forventes at være væsentlige etableringsudgifter forbundet med EDI og landbaserede AIS-installationer. Samlet skønnes etableringsudgifterne at udgøre 26-31 mio. kr., hvilket er ca. 5 mio. kr. mere end det beløb, som blev tilkendegivet forud for rådsmødet (transport) den 4.-5. april 2001. De samlede driftsudgifter forventes ligeledes at andrage et betydeligt beløb.

Et eventuelt krav om indførelse af en VDR (hvilket vil sige enten "black box" eller "grey box") i eksisterende passagerskibe/færger i indenrigsfart med en bruttotonnage på over 300 kan få statsfinansielle konsekvenser. Mange mindre danske færger i indenrigsfart (ø-færger) bliver drevet af kommunerne, og et krav om VDR kan derfor medføre behov for kompensation af kommunernes udgifter hertil via DUT.

Ud fra antallet af omfattede passagerskibe/færger i indenrigsfart skønnes et krav om indførelse af "black box" at indebære statslige udgifter til kompensation i størrelsesordenen 25 mio. kr., hvilket er ca. halvdelen af det beløb, som blev tilkendegivet forud for rådsmødet (transport) den 4.-5. april 2001. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, hvor meget disse udgifter yderligere kan reduceres. Det afhænger blandt andet af, hvorvidt den noget billigere "grey box" kan anvendes, samt af hvorvidt det efter en konkret vurdering findes sikkerhedsmæssigt forsvarligt at udnytte muligheden for at undtage visse passagerskibe/færger.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Formandskabets reviderede forslag skønnes ikke at få nævneværdige samfundsmæssige konsekvenser.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Kommissionens forslag om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten er den 29. september 2000, den 15. december 2000 og den 30. april 2001 nævnt i Folketingets Europaudvalg til orientering. Udvalget har modtaget notater om sagen den 21. september og den 8. december 2000 samt den 5. februar og den 23. marts 2001. Udvalget har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 5. marts 2001.

Dagsordenens punkt 4: Forhandlingerne i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) om installation af Voyage Data Recorders (VDR) i eksisterende lastskibe

Resumé

Med hjemmel i artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 6. december 2000 fremlagt et forslag til direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten, KOM(2000) 802. Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe. Forslaget er blevet forhandlet i Rådets arbejdsgruppe (Søtransport) i foråret 2002.

Som en del af forhandlingerne af forslaget har det svenske formandskab udarbejdet en fælles EU tilgang – en såkaldt common approach – om installation af black/grey boxes/Voyage Data Recorders (VDR) i eksisterende lastskibe i relation til kommende forhandlinger i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) om disse spørgsmål. Formandskabet sigter på en vedtagelse på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001.

Forslaget kræver ikke lovændring.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 6. december 2000 fremlagt et forslag til direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten, KOM(2000) 802. Med henblik på opklaring og forebyggelse af ulykker foreslog Kommissionen blandt andet, at der indføres krav om black/grey boxes/Voyage Data Recorders (VDR) for skibe, der anløber EU havne. Kravet går videre end IMO's konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS) ved også at medtage eksisterende lastskibe og skibe i indenrigsfart.

Under henvisning til de konklusioner, som Rådet drog på rådsmødet (transport) den 20.-21. december 2000 i anledning af Kommissionens forslag om obligatorisk anvendelse af VDR på alle eksisterende lastskibe i de kommende år, blev det på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 4.-5. april 2001 drøftet, om en sådan forpligtelse burde etableres i IMO regi på baggrund af en fælles EU tilgang – en såkaldt common approach – til forhandlingerne i IMO, eller om det i stedet burde ske gennem vedtagelse i IMO regi med sideløbende vedtagelse af EU regler på området. Rådets konklusion på dette spørgsmål var, at en forpligtelse burde etableres i IMO på baggrund af en fælles EU tilgang til forhandlingerne.

På rådsmødet i april blev det desuden drøftet, hvorvidt det med hensyn til eksisterende lastskibe var muligt at finde en væsentligt billigere og mindre

teknisk kompliceret løsning – en såkaldt grey box. Rådet konkluderede i den forbindelse, at man skulle afvente resultaterne af den allerede iværksatte undersøgelse herom i IMO. Denne undersøgelse forventes færdig i 2004.

På denne baggrund har formandskabet udarbejdet en fælles tilgang om installation af VDR på eksisterende lastskibe i relation til kommende forhandlinger i IMO om disse spørgsmål. Den fremlagte fælles tilgang vægter flere forhold.

Først og fremmest understreges det, at en international løsning på spørgsmålet er at foretrække, da sikkerhed til søs er af global interesse.

Der næst vægtes det, at EU's medlemsstater tager aktivt del i den allerede iværksatte undersøgelse i IMO om installation af VDR. Medlemsstaterne opfordres desuden til at gøre dette i samarbejde med tredjelande.

Endelig understreges det, at en beslutning om VDR i IMO, der tager højde for undersøgelsens resultater, skal være truffet senest ved udgangen af 2004.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har i relation til hovedforslaget om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten tilkendegivet, at et direktiv er et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører ensartede krav og procedurer.

Formandskabets forslag til en fælles tilgang forholder sig ikke til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

3. Gældende dansk ret

Danmark vil som følge af sine konventionsforpligtelser blive bundet af en vedtagelse i IMO om anvendelse af VDR. Der er hjemmel i lov om sikkerhed til søs til at fastsætte bestemmelser om skibes sejlads og udstyr.

4. Høring

Formandskabets forslag til en fælles tilgang ligger på linie med de synspunkter, som EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål har givet udtryk for i forbindelse med hovedforslaget om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem. Formandskabets forslag har derfor ikke været sendt til høring. Det bemærkes dog, at Specialarbejderforbundet i Danmark efter mødet i EF-specialudvalget tilkendegav, at man kan støtte Kommissionens forslag om indførelse af VDR i alle skibe (inklusive eksisterende lastskibe uanset omkostningerne) og ikke ønsker at afvente den iværksatte IMO-undersøgelse herom.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Den fremlagte fælles tilgang skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den fremlagte fælles tilgang skønnes ikke umiddelbart at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

Træffes der i 2004 som følge af resultaterne af IMO's studie beslutning om installation af VDR i eksisterende lastskibe, får dette økonomiske konsekvenser for søfartserhvervet.

Black boxes til eksisterende lastskibe skønnes at koste ca. 1,2 millioner kr. pr. skib. Der skønnes at være ca. 200 lastskibe, som samlet bliver pålagt en udgift på ca. 240 millioner kr. Hvis det besluttes at installere den noget simple grey box, der koster ca. 300.000 kr. pr. skib, skønnes den samlede udgift at blive ca. 60 millioner kr.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Kommissionens forslag om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten er den 29. september 2000, den 15. december 2000 og den 30. april 2001 nævnt i Folketingets Europaudvalg til orientering. Udvalget har modtaget notater om sagen den 21. september og den 8. december 2000 samt den 5. februar og den 23. marts 2001. Udvalget har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 5. marts 2001.

Formandskabets forslag til fælles tilgang har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenens punkt 5: Forhandlingerne i den internationale olieerstatningsfond (IOPC om oprettelse af en supplerende internationale fond for erstatning for olieforurening

Resumé

Forslaget til en fælles tilgang til forhandlingerne i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) og i den internationale olieerstatningsfond (IOPC) er fremlagt af det svenske formandskab. Efter forslaget skal medlemslandene støtte, at der internationalt - så hurtigt som muligt, helst senest 2003 - vedtages en konvention om en supplerende erstatningsfond som en overbygning på det eksisterende globale system til dækning af olieskader. Herudover skal medlemslandene bekræfte deres hensigt om at tilslutte sig en sådan ordning, når den er etableret. Endeligt skal medlemslandene støtte en mere omfattende gennemgang af 1992-olieansvarskonventionen og 1992-fondskonvention med henblik på en forbedring af det internationale system, dog med en accept af, at dette arbejde er mere omfattende og derfor ikke kan forventes afsluttet i 2003.

Formandskabet sigter på en vedtagelse på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001.

Forslaget vil ikke i sig selv kræve lovændringer.

1. Baggrund og indhold

Som et ud af en række af tiltag til opfølgning af olieforureningen i forbindelse med den maltesiske tanker ERIKA's forlis ved den franske kyst i slutningen af 1999 vedtog Kommissionen den 6. december 2000 et forslag til en forordning om oprettelse af en fond for erstatning af olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger, KOM (2000) 802.

Kommissionens forslag om etablering af en særlig forureningsfond (COPE Fonden) var tænkt som et supplement til ansvars- og erstatningskonventionerne på olieområdet under IMO. Efter forslaget skal erstatningsudbetaling fra COPE Fonden kun finde sted, hvis det i forbindelse med olieforureningskader inden for EU ikke er muligt at opnå tilstrækkelig erstatning på baggrund af reglerne i IMO konventionerne. COPE Fonden finansieres af olieimportører i medlemslandene. Herudover indeholdt forslaget en opfordring til, at Fællesskabet arbejder for, at IMO's ansvars- og erstatningskonventioner ændres på en række punkter.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 5. april 2001 udtalte en række lande sig til fordel for, at man i stedet for en regional løsning, som byggede ovenpå det internationale erstatningssystem, søgte at få en tilsvarende global løsning. En række lande var i denne forbindelse opmærksomme på, at der allerede internationalt var igangsat et arbejde med at revidere de internati-

onale konventioner om ansvar og erstatning ved olieforureningsuheld til søs. Dette foregår i IOPC regi.

Formandskabet har den 29. maj 2001 fremlagt et forslag til en fælles tilgang til forhandlingerne i IOPC og i IMO. Forhandlingerne deles op i to faser. Den første fase vedrører muligheden for at få dækket skader ved de helt store uheld såsom Erika ulykken gennem en fond, der skal supplere det beløb, der er til rådighed gennem det eksisterende globale system, hvor henholdsvis rederen og den internationale olieerstatningsfond – betalt af olieimportørerne – dækker skaderne.

Der lægges op til, at medlemsstaterne skal støtte, at der internationalt – så hurtigt som muligt, helst senest 2003 – vedtages en konvention om den supplerende erstatningsfond. Denne skal i lighed med COPE fonden betales gennem bidrag fra olieimportørerne. Herudover skal medlemslandene bekræfte deres hensigt om at tilslutte sig en sådan ordning, når den er etableret.

Når det drejer sig om det øvrige revisionsarbejde, lægger formandskabet op til, at der skal ske en omfattende gennemgang af 1992-olieansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen. Dette skal ske med henblik på at forbedre det internationale erstatningssystem med en accept af, at dette arbejde er mere omfattende og derfor ikke kan forventes afsluttet i 2003. Medlemslandene skal støtte og arbejde aktivt for dette revisionsarbejde.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Nærheds- og proportionalitetsprincippet må anses for overholdt, idet der er behov for ensartede regler over et større geografisk område. I øvrigt omhandler formandskabets forslag til fælles tilgang til forhandlingerne kun videreudbygning/revision af regler, der i dag er globale.

3. Gældende dansk ret

Danmark har igennem en lang årrække været tilsluttet det internationale olieerstatningssystem og har også ratificeret 1992-olieansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen. Reglerne findes i søloven.

4. Høring

EF-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor erhvervets parter deltager, har været hørt om Kommissions forslag til COPE fonden. Der var generel opbakning til, at man fra dansk side skulle søge en global løsning gennem IMO. SID havde dog en anden opfattelse. Formandskabets forslag har været udsendt i høring i EF-specialudvalget. Under hensyntagen til, at formandskabet på et meget sent tidspunkt er fremkommet med en tekst, har fristen for denne høring været meget kort. Der er dog modtaget følgende bemærkninger:

Sammenslutningen af danske havne, Kommunernes Landsforening og Oliebranchens Fællesrepræsentation bakker op, at arbejdet med en supplerende fond bør finde sted i IMO og støtter derfor formandskabets udkast.

Erhvervenes Transportudvalg og Specialarbejderforbundet i Danmark har ingen indvendinger til udkastet.

Danmarks Rederiforening ønsker en præcisering af, at det er olieimportørerne, der betaler for den supplerende fond.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver i sig selv ikke lovændring, men indebærer dog en politisk forpligtelse til at deltage i de nye globale regler om en supplerende fond. En ratifikation heraf vil kræve en ændring af søloven. Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Afhængig af fondens størrelse kan de danske olieimportører blive pålagt en ekstra betalingsforpligtelse, såfremt der sker en meget stor olieulykke, hvor det gældende 1992 olieerstatningsregime ikke er tilstrækkeligt. På en anden side forbedres retsstillingen for danske skadelidte, såfremt en sådan ulykke rammer Danmark. Det gælder også for de krav, som staten eller kommunerne vil have som følge af oprydning efter sådanne ulykker.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

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

Forslaget til en fælles tilgang til forhandlingerne i IOPC og IMO har ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenens punkt 6: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne - KOM(2001) 46

Resumé

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

Forslaget forudsætter ikke undertegning eller ratifikation af IMO FAL konventionen og kræver ikke lovændring.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001 med henblik på opnåelse af fælles indstilling.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne.

Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Sigtet med forslaget er at fremme søtransporten ved at skabe ensartede dokumentationsprocedurer (meldeformaliteter), når skibe anløber og afsejler fra havne i EU. Dette skal ske ved, at skibene og havnene anvender 5 ud af de 6 standardformularer, der er udarbejdet af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) som appendix til IMO FAL konventionen (Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen). Forslaget forudsætter ikke undertegning eller ratifikation af IMO FAL konventionen.

Forslaget vedrører standardformularerne for almindelig erklæring, der indeholder oplysninger om skibet, for skibsstores (proviant m.v.), for besætnings personlige ejendele, for besætningslisten samt for passagerlisten for lastskibe med ret til transport af op til 12 passagerer. Derimod lægges der ikke op til, at FAL standardformularen vedrørende lasten skal anvendes, da denne formular ofte erstattes af et fragtmanifest, som både har et kommercielt og et officielt formål (toldbehandling). Tilsvarende gælder for passa-

gerlisten for passagerskibe, da der i hvert fald for rutesejlads allerede er etableret en standardpraksis inden for EU.

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

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

Sendes formularerne elektronisk, skal det elektroniske slutformat på slutbrugers skærm og i udskrevet form følge formaterne fra de standardiserede IMO FAL formularer.

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

Europa-Parlamentet har ikke afgivet udtalelse.

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

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

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

3. Gældende dansk ret

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

Efter § 11, stk. 8, jf. stk. 6, i bekendtgørelse nr. 181 af 20. marts 2001 om udlændinges adgang her til landet (udlændingebekendtgørelsen) kan oplysninger om et lastskibs besætning og eventuelle passagerer angives på de respektive IMO FAL formularer, der efter Danmarks indtræden i Schengensamarbejdet tillige kan anvendes ved indrejsekontrol.

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

4. Høring

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

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at det udtrykkeligt bør fremgå af direktivet, at skibets agent skal kunne skrive under på alle IMO FAL formularerne og ikke kun på formularerne vedrørende almindelig erklæring og passagerliste. For de øvrige formularer er der efter foreningens opfattelse valgt en formulering, der rejser tvivl herom. Foreningen henleder opmærksomheden på, at det af IMO FAL formularerne eksplicit fremgår, at skibets agent skal kunne underskrive formularerne.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe finder, at direktivet bør indeholde en bestemmelse, der tillader skibene at overføre IMO FAL formularerne elektronisk, når anløbsstaten/havnen har de nødvendige faciliteter hertil. Samtidig bør det gennem en bestemmelse i direktivet sikres, at det i løbet af få år overvejes at gøre det til en pligt for staterne at overføre dokumenterne elektronisk. Endvidere bør kravene til de elektroniske formularers autenticitet efter foreningernes opfattelse være praktisk håndterbare. Endelig ser foreningerne et behov for en præcisering af direktivteksten, der sikrer, at skibene altid kan opfylde deres forpligtelser i en hvilken som helst EU-stat ved at indgive IMO FAL formularerne, selvom landene har mulighed for at stille krav om færre oplysninger og dermed anvende særskilte formularer.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

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

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 1. juni 2001. .