

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1096)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	23. maj 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog, KOM(2000) 142 endelig - 2000/0067(COD).

23. maj 2000Sag 19904653/ASSEM0294

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog - KOM(2000) 142 endelig - 2000/0067(COD)

### **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 udvidelse af kravet til at omfatte også mindre tankskibe. For det andet indeholder forslaget en ordning, hvor efter dobbeltskrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i forbindelse med havne- og lodsafgifter.

### 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 dobbeltkrogede 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 enkeltkrogede tankskibe til fordel for indfasning af dobbeltkrogede, 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 enkeltkrogede tankskibe samt en udvidelse af kravet til at omfatte også mindre tankskibe. Sigtet hermed er at bringe reglerne for tankskibe, der besejler EU-havn eller sejler under EU-medlemslandenes flag, på linie med den amerikanske olieforureningslovgivning.

Der sondres i forslagets artikel 4 mellem tre kategorier af tankskibe:

**Kategori 1** omfatter de såkaldte "præ-MARPOL" enkeltkrogede tankskibe, dvs. olietankskibe med en dødvægtstonnage på 20.000 og derover og produktolietankskibe med en dødvægtstonnage på 30.000 og derover, der ikke har separate ballasttanke. Forslaget vil for disse skibes vedkommende sænke MARPOLs aldersgrænse fra henholdsvis 25 og 30 år til 23 år. Aldersgrænsen kombineres med en absolut slutdato (år 2005), hvorefter disse skibe ikke må operere. Samtidig foreslås MARPOLs undtagelsesbestemmelse (Regel I/13G(7)) i form af strukturelle eller operationelle ændringer, der vil kunne forlænge skibenes "levetid", afskaffet.

**Kategori 2** omfatter enkeltkrogede MARPOL-tankskibe af samme størrelse som ovenfor angivet, men udstyret med separate ballasttanke. Ifølge forslaget kræves dobbeltkrog for disse skibe, når de enten er 28 år gamle eller senest pr. 1. januar 2010. I henhold til MARPOL ville visse skibe i denne kategori kunne operere indtil 2026.

**Kategori 3** omfatter enkeltkrogede tankskibe under den nævnte størrelse og ned til 600 tons dødvægt, der er leveret før den 6. juli 1996 og derfor ikke er omfattet af kravet om dobbeltkrog og dermed udfasningsreglerne i MARPOL. For disse skibes vedkommende introduceres en aldersgrænse på 25 år, hvis de ikke er udstyret med separate ballasttanke og 30 år, hvis de er udstyret med sådanne tanke. Disse aldersgrænser kombineres med en absolut slutdato i 2015.

**For det andet** indeholder forslaget en ordning, hvorefter dobbeltkrogede tankskibe tilgodeses økonomisk i form af en lettelse af havne- og lodsafgifter. Samtidig belastes enkeltkrogede tankskibe med forøgede afgifter, jfr. artikel 5.

Systemet er baseret på principperne i Rådets forordning nr. 2978/94 af 21. november 1994 (SBT forordningen), der foreslås ophævet under hensyntagen til den foreslåede "deadline" for enkeltkrogede tankskibe (2005).

Denne forordning foreskriver en reduktion i havne- og lodsafgifter for tankskibe, der anses for miljømæssigt mere sikre. 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.

Forordningen tager imidlertid ikke tilstrækkeligt højde for den yderligere miljømæssige beskyttelse, der ligger i et dobbeltskrog. Forordningen sonderer heller ikke mellem dobbeltskrogede og enkeltskrogede tankskibe.

Antallet af dobbeltskrogede tankskibe vil stige i indfasningsperioden, hvilket vil modsvares af et dalende antal enkeltskrogede tankskibe. Ifølge forslaget skal reduktionen i havne- og lodsafgifterne derfor aftage i takt med de dobbeltskrogede tankskibes alder, ligesom merafgiften for de enkeltskrogede skibe skal stige i takt med alderen. Herved skulle ordningen blive nogenlunde udgiftsneutral for udbyderne af havne- og lodstjenesteydelser:

Skibets alder	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	25+
Reduktion for dobbeltskrog	-25%	-20%	-15%	-10%	-5%	Ingen
Merafgift for enkeltskrog	Ingen	+10%	+15%	+20%	+25%	+30%

Ifølge forslaget skal disse procentsatser i givet fald kunne tilpasses gennem komité-proceduren i løbet af indfasningsperioden. Det foreslås, at systemet ophører, når indfasningsperioden er tilendebragt.

Endelig indebærer forslaget, at IMO i medfør af Havretskonventionen underrettes om Fællesskabets fremskyndelse af indfasningen af dobbeltskrogede tankskibe, jfr. Artikel 5. Artikel 211 i Havretskonventionen omtaler kyststaters ret til at stille særlige krav som betingelse for udenlandske skibes anløb.

## **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. Meddelelser B er udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed (senere ændret til 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 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke (SBT-forordningen).**

## **4. Høring**

Kommissionens meddelelse om tankskibssikkerhed har været til skriftlig høring hos medlemmerne af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål (dvs. Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Danmarks Fiskeriforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, Dansk Navigatorforening, Dansk Sø-Restaurationsforening, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet i Danmark, Fiskernes Forbund, HK/Service, Statsansattes Kartel og Erhvervenes Transportudvalg.

Kommissionens meddelelse er generelt blevet modtaget positivt.

Rederiforeningen af 1895 har generelt tilkendegivet, at drøftelserne om dobbeltskrogede tankskibe bør foregå i IMO, og at udgangspunktet må være de internationalt vedtagne standarder. Man har endvidere henledt opmærksomheden på vigtigheden af, at allerede eksisterende krav generelt bliver overholdt, og at der burde fokuseres på rederiernes evne til at drive skibsfart.

Specialarbejderforbundet i Danmark har i sine foreløbige bemærkninger peget på det utilstrækkelige i, at meddelelsen alene vedrører tankskibe, ikke forholder sig til begrebet bekvemmelighedsflag og ikke indeholder en opgradering af sociale, bemandings- og uddannelsesmæssige forhold. Specialarbejderforbundet kan dog acceptere et regionalt tiltag, såfremt det sker som et fornuftigt supplement til eksisterende globale regler på området.

Danmarks Rederiforening har i sit foreløbige høringssvar vedrørende forslaget til forordning om dobbeltskrogede tankskibe 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 hvilke krav, der bør stilles til tankskibe, der på grund af deres (mindre) størrelse, ikke er omfattet af MARPOL. Herved tænkes navnlig på spørgsmålet om kravet om dobbeltskrog - og ikke kun dobbelt bund - bør udstrækkes til tankskibe helt ned til 600 tons dødvægt. 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 for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt.