

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1532)
industriministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

BilagJournalnummer

Kontor

1 400.C.2-0

EU-sekr.

21. september 2000

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 29. september 2000 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 2. oktober 2000 - vedlægges Erhvervsministeriets notat vedrørende dagsordenspunkt 1 til notat om de punkter der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

21. september 2000Sag 95-813-28EM0316

Rådsmøde (Transport) den 2. oktober 2000

1. Søtransport

a) 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 _____ 2

b) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog, KOM(2000) 142 _____ 5

c) Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport, KOM(2000)142 _____ 8

a) 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

Forslagningsforebyggelse 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. Der forventes politisk enighed på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 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.

Som forslaget nu ser ud efter forhandlingerne, 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, har en målfaktor større end 12, og det er mere end et år siden, de sidst har været underkastet udvidet inspektion i en EU havn. Det accepteres dog, at op til 5 % af de relevante skibe af praktiske årsager alligevel ikke inspiceres.

I følge forslaget skal skibe, som tilhører den nævnte risikogruppe, nægtes adgang til EU havne, såfremt de er registreret i en flagstat, hvis skibe bliver tilbageholdt oftere end gennemsnittet, og såfremt de for tredje gang i løbet af to år bliver tilbageholdt på grund af manglende opfyldelse af relevante internationale konventioner.

Med henblik på effektiv overvågning af direktivets gennemførelse pålægges medlemsstaterne at indberette oplysninger om hvert havneanløb.

Kommissionen foreslår en udvidelse af dedele af direktivet, som den nedsatte embedsmandskomite vil kunne ændre. Komiteen vil dog ikke kunne foretage ændringer, der indebærer en udvidelse af direktivets anvendelsesområde.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget. Der forventes politisk enighed på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 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 forslagens sigte om en mere effektiv og differentieret indsats mod substandard skibe.

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 har været tilbageholdt gentagne gange. Danmarks Rederiforening har også stillet spørgsmålstegn ved, om det er rimeligt at begrænse muligheden for anløbsforbud til særlige skibstyper. SID har udtrykt tilfredshed med, at kun skibe, der sejler under sortlistede flag nægtes adgang.

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 dato og IMO nummer for samtlige anløb og til at give anløbsforbud.

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

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget om indberetningspligt vil medføre visse øgede udgifter for havnene.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg. Grundnotat er fremsendt den 23. maj 2000, og notat er fremsendt den 14. juni 2000.

b) 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 de aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe i Konventionen om forebyggelse af havforurening (MARPOL) 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.

På rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000 fremlægges der en kompromistekst med henblik på en fælles EU tilgang til forhandlingerne i FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO) om den del af forslaget, der omhandler en stramning af MARPOL-reglerne.

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 indeholdt blandt andet forslaget til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltskrogede tankskibe. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80(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 MARPOL, der er vedtaget af FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Forslaget indeholder en stramning i forhold til MARPOLs aldersmæssige grænser for enkeltskrogede tankskibe og 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).

Analysen af de økonomiske og forsyningsmæssige konsekvenser af forslaget til forordning har imidlertid påvist, at forslaget i uændret form ville medføre markante kapacitetsproblemer på tankskibs- og oliemarkedet. For at afhjælpe disse konsekvenser er der udarbejdet en kompromistekst. Kompromisteksten indebærer, at der for tankskibe bygget før MARPOL konventionens ikrafttrædelse indføres en mekanisme, der spreder udfasningen over nogle år uden dog at fravige sigtet om at etablere en parallel til den amerikanske olieforureningslovgivning. For skibe bygget i henhold til de tidlige MARPOL regler indføres en mulighed for at forlænge de yngste og bedste skibes "levetid" med op til fem år, såfremt de gennemgår meget strenge inspektioner i henhold til specifikationer, der skal udvikles af IMO. Endelig foreslås de mindste tankskibe, der hovedsageligt opererer i nationalt forvand, undtaget fra de nye regler.

Kompromisteksten skal danne grundlag for en fælles EU tilgang i de kommende forhandlinger om ændring af MARPOL konventionen i IMO.

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 vil derfor 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.

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 dobbeltskrogede 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 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 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 - må antages at stige, og investeringerne allerede er foretaget.

Danske værfter er i øjeblikket ikke beskæftiget med bygning af tankskibe. En 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 forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til forhandlingsoplæg. Udvalget har modtaget grundnotat om forslaget den 23. maj 2000, og notat er fremsendt den 14. juni 2000.

c) Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. KOM(2000)142

Revideret notat

Resumé

Meddelelsen er udarbejdet på baggrund af tankskibet ERIKAs forlis ud for Bretagne i december 1999, der forårsagede en alvorlig olieforurening. Udover tre konkrete forslag henholdsvis om ændring af direktiverne om havnestatskontrol og klassifikationselskaber og en forordning om udfasning af enkeltskrogede tankskibe, indeholder meddelelsen en række forslag til mere komplicerede foranstaltninger, der kan få virkning på længere sigt. Det franske formandskab lægger op til en TV-transmitteret åben debat om disse foranstaltninger på rådsmødet (Transport) den 2. oktober 2000.

1. Baggrund og indhold

Efter ulykken med tankskibet ERIKA fremlagde Kommissionen i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport. Foruden tre konkrete forslag, der kan få umiddelbar virkning, om ændring af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, ændring af direktiv 94/57/EF om klassifikationselskaber og et forslag til forordning om fremskyndet indfasning af dobbeltkrogede tankskibe, indeholder meddelelsen en serie mere komplicerede langsigtede foranstaltninger. Kommissionen oplyser, at den ønsker at komme med yderligere tiltag.

Der planlægges forslag i "anden etape" på følgende områder:

- Systematisk informationsudveksling mellem alle aktører på søfartsområdet, bl.a. ved at styrke EQASIS-systemet.
- Bedre overvågning af navigation til søs, navnlig de zoner, hvor sejlads med olietankskibe er tættest.
- Eventuel oprettelse af en europæisk struktur for sikkerhed til søs.
- Udvikling af erstatningsansvar for de forskellige aktører inden for olietransport ad søvejen.

Endelig foreslår Kommissionen, at olieselskaberne også selv tager initiativer til at forbedre sikkerheden og erstatningsmulighederne.

Det forventes, at formandskabet vil komme med et oplæg omkring de punkter, som man ønsker drøftet på rådsmødet.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen mener, at nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt, idet hensigten med meddelelsen er at højne tankskibssikkerheden i europæiske farvande.

3. Gældende dansk ret

Regler på de ovenfor anførte områder findes i lov om sikkerhed til søs, søloven og lov om beskyttelse af havmiljøet og diverse tekniske forskrifter, udstedt i medfør af disse love.

4. Høring

Meddelelsen har været til høring i EF-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Høringssvarene har koncentreret sig om de forslag til retsakter, der var konkret udmøntet i meddelelsen. Der har derfor kun været få reaktioner på meddelelsens anden fase.

SID finder det utilstrækkeligt, at meddelelsen kun forholder sig til tankskibe. Risikoen for de søfarende er ens, uanset skibstype. SID tilslutter sig, at Kommissionen tager regionale initiativer, så længe det sker som et fornuftigt supplement til eksisterende regler. Kommissionen bør åbne for ændringer i statsstøttereigningslinjerne fra 1997, således at finansiering og rentemoratorium kan etableres med henblik på en fornuftig fornyelse af flåden. Endelig peger SID på, at meddelelsen mangler en opgradering af sociale, bemandings- og uddannelsesmæssige forhold, der i moderne skibe er et væsentlig sikkerhedsselement.

Danmarks Rederiforening og Erhvervenes Transportudvalg finder, at spørgsmålet om erstatning i forbindelse med olieskader bør reguleres internationalt i IMO-regi - i lyset af den omfattende internationale regulering.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 24. marts 2000 til orientering. Udvalget har modtaget notat om meddelelsen den 16. marts 2000.

