

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 728)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	5. februar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets notat samt grundnotat vedr. Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA{{PU2}}s forlis ("ERIKA II pakken").

Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA{{PU2}}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

2. februar 2001

Sag 199911817

/HLC

EM0339

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur, KOM(2000) 802

Den 6. december 2000 vedtog Kommissionen en meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA{{PU2}}s forlis (KOM(2000) 802) {{SPA}} den såkaldte ERIKA II pakke.

Meddelelsen indeholder tre konkrete forslag til retsakter, der udgør fase II af Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport (KOM(2000) 142).

Både den første meddelelse {{SPA}} den såkaldte ERIKA I pakke {{SPA}} og den nye meddelelse af 6. december 2000 er fremsat i lyset af tankskibet ERIKAs forlis ved Bretagne i december 1999 med omfattende olieforurening af den franske kyst til følge.

ERIKA II pakken indeholder således et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en fond for erstatning af olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger, hvorom Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat.

Herudover indeholder ERIKA II pakken et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten samt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur.

Det er desværre ikke praktisk muligt at fremsende grundnotater vedrørende disse to forslag inden udløbet af 2 måneders fristen. Baggrunden herfor er navnlig, at vurderingen af de to forslags samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser endnu ikke er tilendebragt. Af samme grund er hørings- og specialudvalgsproceduren ej heller afsluttet.

Folketingets Europaudvalg vil snarest muligt og senest inden udgangen af februar 2001 modtage grundnotater vedrørende disse to forslag.

Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA{{PU2}}s forlis ("ERIKA II pakken")

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en fond for erstatning af olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger, KOM(2000) 802

Resumé

Kommissionen vedtog 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.

Kommissionens forslag om etablering af en særlig olieforureningsfond inden for EU (COPE Fonden) skal ses som et supplement til

2. februar 2001

Sag 199911984

/amr

EM0338

ansvars- og erstatningskonventionerne på olieområdet under FN's internationale søfartsorganisation (IMO). Efter forslaget skal erstatningsudbetaling fra COPE Fonden kun finde sted, hvis det i forbindelse med olieforureningsskader inden for EU ikke er muligt at opnå tilstrækkelig erstatning på baggrund af reglerne i konventionerne. COPE-Fonden påtænkes administreret af Kommissionen med bistand fra et COPE-Fondsudvalg, der består af repræsentanter fra medlemsstaterne.

Kommissionens forslag indeholder endvidere en opfordring til, at Fællesskabet arbejder for, at IMO's ansvars- og erstatningskonventioner ændres på en række punkter.

Der forventes en orienterende drøftelse på Rådsmødet (Transport) den 4. april 2001 med henblik på fælles holdning i slutningen af juni. Forslaget indebærer ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs.

- Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde i marts 2000 en meddelelse, den såkaldte "ERIKA I pakke", som opfølgning på olietankskibet ERIKA's forlis i Bretagne i december 1999. I denne meddelelse omtaler Kommissionen yderligere planlagte initiativer, den såkaldte "ERIKA II pakke", som blev fremlagt i

december 2000. ERIKA II indeholder blandt andet et forslag til etablering af en fond til kompensation af olieforureningsskade. Endvidere indeholder ERIKA II pakken Kommissionens ønsker til ændring af IMO ansvars- og erstatningskonventionerne på olieområdet (IMO-regimet).

Kommissionens forordningsudkast

Kommissionens forslag til etablering af en EU olieforureningsfond (COPE Fonden) skal ses som et supplement til IMO-regimet. IMO-regimet fungerer således, at den registrerede ejer af et skib hæfter med indtil 59,7 mio. SDR (Special Drawing Rights) svarende til 615 mio. kr. afhængig af skibets størrelse. Herefter træder den Internationale Olieforureningsfond (IOPC-Fonden) til. IOPC-Fonden finansieres af olieimportørerne, og den samlede erstatningsudbetaling fra den registrerede ejer og fra IOPC-Fonden udgør maksimalt 135 mio. SDR svarende til 1,4ⁱ mia. kr. ved hvert olieforureningsuheld. Det er besluttet at hæve dette beløb med 50% svarende til 2,1ⁱ mia. kr. med virkning fra november 2003.

COPE Fonden skal kun aktiveres i de tilfælde, hvor IMO-regimet ikke kan yde tilstrækkelig erstatning i tilfælde af olieforureningsskader inden for EU. COPE-Fonden dækker skader på op til 1.000 mio. EURO svarende til 7,5 mia. kr., hvad enten der er tale om EU-skibe eller skibe fra tredjelande på gennemsejling. COPE-Fonden skal fungere efter samme principper som IOPC-Fonden vedrørende indbetaling til COPE-Fonden og udbetaling af erstatning til ofrene. COPE-Fonden skal administreres af Kommissionen med bistand fra et COPE-Fondsudvalg, der består af repræsentanter fra medlemsstaterne.

Kommissionen stiller samtidig forslag om indførelse af sanktioner for grov uagtsomhed i forbindelse med transport af olie. Der skal fastsættes bødestraf ved olieforurening eller fare for olieforurening, uanset om det er den registrerede ejer af skibet eller andre personer, der har været involveret i forureningsfaren eller forureningen.

Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og artikel 175, stk. 1.

ERIKA II pakken indeholder endvidere en opfordring til, at Fællesskabet forelægger IMO eller IOPC-Fonden en anmodning om at få ændret IMO konventionerne således, at:

- **den registrerede ejers begrænsningsret brydes, hvis det er bevist, at forureningsskaden skyldes grov uagtsomhed fra dennes side,**
- **forbudet mod at stille krav om erstatning fra en befragter, herunder totalbefragter, leder eller driftsleder af skibet, ophæves fra artikel III.4c i ansvarskonventionen, og**
- **skadeserstatning på miljøet udvides i lyset af sammenlignelige erstatningsregimer i EU-regi.**

Hvis det ikke lykkes at få ændret IMO konventionerne efter Kommissionens ønske, agter Kommissionen at fremkomme med et EU-initiativ. Kommissionen erkender dog, at medlemsstaterne så bliver nødsaget til at opsiges IMO konventionerne, idet disse forhindrer, at der rejses yderligere erstatningskrav uden for IMO konventionerne.

- **Nærheds- og proportionalitets princippet**

Det er Kommissionens opfattelse, at en forordning er den bedst egnede reguleringsform, da forordninger er bindende i alle enkeltheder og gælder direkte i alle medlemsstater. Herved mindskes risikoen for, at reglerne anvendes forskelligt i medlemsstaterne.

- **Gældende dansk ret**

Danmark har ratificeret de eksisterende IMO konventioner og har implementeret dem i sølovens kapitel 10.

- **Høring**

Forslaget har været sendt i høring med en meget kort høringsfrist forud for rådsmødet (Transport) i december 2000. Følgende havde bemærkninger:

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 1895 er imod forslaget, idet foreningerne finder, at det indebærer en alvorlig miskredittering af IMO ansvars- og erstatningsregimet. Rederiforeningerne fremhæver endvidere, at forslagens ekstraordinære forhøjelse af erstatningsniveauet gør det nødvendigt at sikre, at der ikke sker en tilsvarende forhøjelse af ansvars- og erstatningsgrænserne i IMO-regimet, således at balancen mellem erstatningsudbetalingerne fra den registrerede ejer af skibet og IOPC-Fonden (olieimportørerne) forskydes. I modsat fald vil langt hovedparten af erstatningsudbetalingerne blive båret af skibet. Endvidere fremhæver Rederiforeningerne, at forslaget kun vil medføre beskedne erstatningsmæssige forbedringer, idet IMO-regimet i praksis sikrer fuld erstatning. Endelig finder Rederiforeningerne, at man ikke i forordningsforslaget bør fastsætte sanktionsbestemmelser for forsætligt eller groft uagtsomt forvoldt forureningsskade.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) foretrækker helst et tilfredsstillende IMO ansvars- og erstatningsregime. ETU er dog ikke uenig i de konklusioner, som Kommissionen drager med hensyn til manglerne ved det eksisterende IMO-regime. ETU finder derfor, at forslaget på rimelig og afbalanceret vis på den ene side forsøger at videreføre de fordele, IMO-regimet indebærer, samtidig med, at europæiske skadelidte på den anden side sikres en adækvat kompensation, såfremt der skulle indtræffe katastrofer af betydeligt omfang.

Assuranceforeningen SKULD stiller sig positivt overfor en frivillig ansvars- og erstatningsaftale i lighed med Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution {{SPA}} den såkaldte TOVALOP-ordning {{SPA}} under den klare forudsætning, at der ikke etableres en EU olieerstatningsfond. TOVALOP ordningen var en midlertidig aftale blandt tankskibsrederierne, som blev forlænget for et år ad gangen indtil IMO-regimet havde fået tilslutning fr igikkelig mange lande.

- **Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget vil kræve ændring i søloven og lov om sikkerhed til søs.

- **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Olieimportørerne får øgede udgifter i forbindelse med etableringen af COPE Fonden - både løbende (mindre) udgifter og udgifter i forbindelse med olieforureningssuheld, hvis de ikke kan dækkes inden for grænserne af IMO-regimet.

- **Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Sagen (ERIKA II pakken) er den 29. september og 15. december 2000 nævnt til orientering. Udvalget har modtaget notater om sagen den 21. september og den 8. december 2000.