

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
Alm. del - bilag 854 (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.

5. marts 2001



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA's forlis "ERIKA II pakken" samt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten, KOM(2000) 802.

MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-SEKRETARIATET  
DEN 2. marts 2001 kl. 15.34

Erhvervsministeriet

## **GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

**Kommissionens meddelelse om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed foranlediget af olietankskibet ERIKA's forlis "ERIKA II pakken"**

21. februar 2001

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten, KOM(2000) 802**

Regelcenteret

Sag 199909059  
/PL/ASS/MMI

### **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 udvidet, så alle kommercielle skibe (inkl. skibe i transit) med en brutotonnage på 300 og derover medtages, bortset fra fiskeskibe med en længde under 45 m.

Forslaget indeholder bestemmelser, der allerede findes i internationale konventioner, men anvendelsesområdet søges udvidet i nogle tilfælde, herunder for krav om "black box" (Voyage Data Recorder - VDR) og om udstyr til identifikation (AIS).

Den gældende forpligtigelse til anmeldelse af transporterede laster af farlige og forurenende stoffer udvides med skibets brændstof (bunker olie).

Forslaget er af formandskabet sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 4.-5. april 2001 med henblik på en orienterende debat samt på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 27.-28. juni 2001 med henblik på fornyet debat eller eventuelt fælles holdning.

Forslaget skønnes at kræve lovændring.

## 1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 6. december 2000 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol og informationssystem for skibsfarten.

Forslaget er et af tre konkrete forslag til retsakter, der udgør Kommissionens meddelelse af 6. december 2000 om den anden pakke af fællesskabsforanstaltninger vedrørende søfartssikkerhed – den såkaldte ERIKA II pakke. Pakken skal endvidere ses i sammenhæng med Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport, som blev fremlagt i marts måned 2000. Begge meddelelser er fremlagt i lyset af tankskibet ERIKA's forlis ved Bretagne i december 1999, som var årsag til en omfattende olieforurening.

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

Kommissionen finder, at direktiv 93/75/EØF, der har været gældende siden 1995, må afløses af det foreslåede 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. Afløsningen sker ved at forbedre det europæiske overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten med henblik på at højne søsikkerheden og forebygge forurening fra skibe.

Det foreslåede direktiv omfatter **alle skibe** (også skibe i transit ud for EU kyster) med en bruttotonnage over 300, bortset fra krigsskibe, statsskibe i officiel og ikke-kommerciel tjeneste, fiskeskibe med en længde under 45 m og fritidsfartøjer.

Det vigtigste indhold af forslaget er i øvrigt:

Forslaget sigter mod at fremme **identifikationen af skibe**, der sejler til og fra EU havne, og overvåge skibe i transit gennem områder, hvor sejladet er farlig eller trafiktætheden stor. Der foreslås krav om, at der om bord er udstyr til identifikation på skibene (AIS), som opfylder krav fastsat af FN's internationale søfartsorganisation (IMO). Anvendelsesområdet herfor er dog udvidet.

Den gældende forpligtelse til **anmeldelse af transporterede laster** af farlige og forurenende stoffer udvides til bunker olie, hvorimod stores og udstyr til brug om bord fortsat er undtaget. Der skal tillige ske anmeldelse af antal

ombordværende og af, hvor der kan indhentes oplysninger om den medførte last af farlige eller forurenende stoffer.

Der foreslås endvidere **forbedrede procedurer for informationsudveksling** og udnyttelse af data om farlige laster, bl.a. gennem et elektronisk dataudvekslingssystem (EDI). Medlemslandene forpligtes til at samarbejde om udvikling af fælles databaser til håndtering af de oplysninger, som indsamles under direktivet, og forbindelserne mellem disse databaser.

Krav om "**black box**"/VDR foreslås indført for skibe, der anløber EU havn, med henblik på opklaring og forebyggelse af ulykker. Dette krav går videre end IMO's konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS) ved også at medtage eksisterende lastskibe og skibe i indenrigsfart.

Medlemslandene skal i henhold til forslaget overvåge skibe, der udgør en **særlig risiko** for sikkerhed og miljø, og udveksle oplysninger herom, så der i andre lande kan træffes de nødvendige foranstaltninger. Der foreslås samtidig indført bestemmelser om medlemsstaternes intervention over for skibe, der udgør en sådan særlig risiko.

Medlemsstaterne forpligtes endvidere til at sikre skibes adgang til **nødhavne**, og der er bestemmelser om, at skibe, der udgør en særlig forureningsrisiko, skal **forbydes at sejle** fra havn under ekstreme vejrforhold.

Endelig foreslås det, at medlemslandene ikke alene fører kontrol med systemet, men også indfører økonomiske **sanktioner** over for operatører, agenter, afskibere, ladningsejere og skibsførere for overtrædelse af bestemmelserne.

## 2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har tilkendegivet, at et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet er et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører de i dette direktiv krævede forpligtelser og procedurer og anvender dem ensartet.

## 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. Der er ikke hjemmel til at pålægge en så bred kreds af ansvarssubjekter sanktioner som nævnt i direktivforslaget.

#### 4. Høring

Kommissionens forslag er sendt til høring hos medlemmerne af EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. Høringen forventes afsluttet den 26. februar 2001. Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 4.-5. april 2001, og høringsresultatet vil derfor blive fremsendt som en del af det aktuelle notat, som Folketingets Europaudvalg om kort tid vil modtage i anledning af rådsmødet.

#### 5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at kræve en lovændring f.s.v.a. tilbageholdelse af skibe under ugunstige vejrforhold. Derudover vil det uanset om bestemmelsen om tilbageholdelse af skibe under ugunstige vejrforhold vedtages være nyttigt at afklare lovhjernen for dette set i lyset af internationale konventioner på området.

Forsvarsministeriet forventer, at der kan blive tale om væsentlige etableringsudgifter til EDI og landbaserede AIS-installationer. Samlet skønner Forsvarsministeriet, at etableringsudgifterne vil udgøre 21-26 mio. kr. De samlede driftsudgifter er der betydelig usikkerhed om, men Forsvarsministeriet forventer, at de ligeledes andrager et betydeligt beløb.

Kravet om indførelse af en "black box"/VDR i alle eksisterende passagerskibe/færger i indenrigsfart kan få betydelige statsfinansielle konsekvenser. Mange mindre danske færger i indenrigsfart (ø-færger) bliver drevet af kommunerne. Et eventuelt krav om indførelse af VDR i eksisterende skibe kan derfor medføre behov for kompensation af kommunernes udgifter hertil via DUT. Det skønnes ud fra antallet af passagerskibe/færger i indenrigsfart, at de samlede statslige udgifter til kompensation vil være i størrelsesordenen 50 mio. kr.

#### 6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

I det omfang direktivet går ud over konventionsforpligtigelserne, vil der blive merudgifter, særligt for "black box" (VDR) til eksisterende lastskibe, i størrelsesordenen 1,2 mio. kr. for det enkelte skib. Der skønnes at være ca. 200 lastskibe, som samlet bliver pålagt en udgift på ca. 240 mio. kr.

#### 7. 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, den 8. december 2000 og den 5. februar 2001.

