

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Europa-Kommissionen foreslår oprettelse af et europæisk agentur for sikkerhed til søs

EU{{PU2}}s transportkommissær Loyola de Palacio foreslår, at EU opretter *et europæisk agentur for sikkerhed til søs*. Agenturets opgave skal bl.a. være at bistå medlemsstaterne og Europa-Kommissionen med ekspertise og teknisk bistand i forbindelse med anvendelsen og overvågningen af fællesskabslovgivningen vedrørende sikkerhed til søs. Agenturet skal koordinere undersøgelser af skibssulykker og holde øje med, at de nationale myndigheders inspektioner går rigtigt til. Også evaluering og overvågning af de internationale klassifikationsselskaber skal høre til agenturets arbejdsopgaver.

Agenturet er en del af **ERIKA II** pakken, som kommissær Palacio fremlagde den 6. december 2000. Pakken rummer også et forslag om oprettelse af et særligt skibsnotificeringssystem, der bl.a. vil indebære, at skibe, der sejler i EU-landenes farvande, skal have automatiske identifikationssystemer og "black boxes" med om bord som dem, der kendes fra flytrafikken.

Endelig foreslår Kommissionen, at man opretter en fond på 7 1/2 mia. kr., hvorfra der kan udbetales kompensation til ofre for forurening i EU-landenes farvande, der er forårsaget af olietankere.

I. ERIKA I

ERIKA II blev præsenteret på Kommissionens møde den 6. december som en opfølgning på ERIKA I fra marts 2000, der blev fremlagt som en reaktion på den maltesiske olietanker ERIKA{{PU2}}s forlis i 1999. Forliset medførte en omfattende forurening med konsekvens for dyre- og planteliv i området.

ERIKA I foreslog en ny forordning og to nye direktiver om forbedret sikkerhed til søs, der bl.a. handler om: a) at fremskynde udfasningen af olietankskibe med enkeltskrog til fordel for de mere sikre skibe med dobbeltskrog samt b) at ændre reglerne for de organisationer, der udfører inspektion af skibe, og søfartsmyndighedernes aktiviteter i den forbindelse og c) at håndhæve IMO{{PU2}}s internationale standarder for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt arbejdskårene ombord på skibe.

De tre forslag blev førstebehandlet af Europa-Parlamentet på dets session den 30. november i Bruxelles og behandles på det næste rådsmøde for transportministre den 20.-21. december 2000.

Europaudvalget fik forelagt forslagene til forhandlingsmandat den 23. juni 2000. Grundnotater blev sendt den 23. maj og er optrykt som bilag (1999) 1091, 1096 og 1097.

II. ERIKA II

Erika II består af et forslag til direktiv om indførelse af et EU-overvågnings-, kontrol- og informationssystem for søtransport samt af to forslag til forordninger om oprettelsen af henholdsvis et agentur for sikkerheden til søs og en fond, der skal udbetale kompensation til ofre for olieforurening i EU-landenes farvande.

Ligesom de tre forslag fra foråret fra Erika I har forslagene fra Erika II hjemmel i TEF artikel 80, stk. 2 om indførelsen af en EU-transportpolitik.

Et europæisk agentur for sikkerheden til søs

Et europæisk agentur for sikkerhed til søs skal støtte Europa-Kommissionen og EU{{PU2}}s medlemsstater i anvendelsen og overvågningen af fællesskabslovgivningen inden for området samt overvåge, hvorvidt de europæiske regler fungerer effektivt.

Ifølge Kommissionens forslag til forordning tiltænkes agenturet bl.a. at skulle varetage følgende opgaver:

- Give teknisk bistand til Kommissionen i forbindelse med forberedelsen af ændringer af fællesskabsretten vedrørende sikkerhed til søs, særligt set i lyset af forandringer inden for det internationale regelsæt fra IMO.
 - Inspektion af de nationale myndigheders kontrol med skibe i EU-landenes havne.
 - Organisere uddannelsesaktiviteter.
 - Indsamle og bearbejde data om sikkerhed til søs (i databaser), så Kommissionen kan udarbejde en "blacklist" over de farligste skibe.
 - Overvågning af klassifikationsselskaber.
 - Deltage i og koordinere undersøgelser af skibsforlis.
 - Hjælpe EU-ansøgerlandene med at sikre, at deres administrationer overholder deres forpligtelser som flagstater og havnestater.

Agenturet forventes at skulle have en stab på 50 personer rekrutteret fra primært de nationale maritime administrationer. Det første år er agenturet budgetteret til at koste 19,8 mio. kr., mens udgiften øges til 56,7 mio. kr., når agenturet er fuldt operationelt.

Det er endnu ikke afgjort, hvor agenturet skal placeres. Men Europa-Kommissionen skal, ifølge forslaget til forordning, fremlægge et forslag til, hvor agenturet skal ligge, senest 6 måneder efter at forordningen er vedtaget.

Et EU-overvågnings-, kontrol og informationssystem for søtransport

Selv når EU har vedtaget Erika I-pakken, vil der ifølge Kommissionen være farlige skibe, der slipper for kontrol i EU{{PU2}}s havne. Heller ikke direktiv 93/75/EF, der fastlægger notifikationsforpligtelser for skibe med farlig last, er tilstrækkelig til at sikre identifikation af skibe, der sejler langs EU-landenes kyster, samt en tæt overvågning af disse. For at forbedre overvågningen og kontrollen med disse skibe foreslår Kommissionen bl.a., at

- Skibe, der sejler gennem EU-landenes farvande, skal udstyres med apparatur, så de automatisk kan identificeres og konstant kan overvåges af kystmyndighederne.
- Skibe skal have "black-boxes" om bord, så man forbedrer muligheden for at efterforske skibulykker og dermed bedre forebygger nye ulykker.
- Udvikle fælles databaser og forbindelser mellem stationerne med ansvar for indsamling og håndteringen af data.
- Indføre tættere overvågning af farlige skibe, der udgør en alvorlig trussel mod sikkerheden til søs og havmiljøet. Bl.a. skal der gives informationer til medlemsstaternes myndigheder om

disse skibe, så medlemsstaterne kan undgå farlige situationer ved at tage de nødvendige forholdsregler.

- Øge medlemsstaternes mulighed for at intervenere overfor skibe, hvis gennemsejling af medlemsstaternes farvande indebærer en risiko for ulykker eller forurening af medlemsstaternes kyster. Bl.a. foreslår Kommissionen, at medlemsstaterne skal kunne kræve, at disse skibe lægger deres sejlruiter om.

COPE - en fond for kompensation til ofre for olieforurening

Kommissionen foreslår også, at EU etablerer en europæisk fond (COPE), der skal udbetale kompensation til ofre for olieforurening forårsaget af tankskibe i EU-landenes farvande. Fonden skal indeholde 7,46 mia. kr. og vil blive baseret på de samme principper som under det eksisterende internationale system under IMO. Der skal kun udbetales kompensation til personer, hvis krav er blevet vurderet til at være berettigede, men som ikke har modtaget fuld kompensation fra det internationale regime i IMO. Fonden kan også bruges til at sikre hurtig betaling af kompensation til ofre.

Fonden skal finansieres af bidrag fra alle oliemodtagere, der forbruger mere end 150.000 ton råolie eller tung brændselsolie om året.

III. Baggrunden for EU{{PU2}}s lovgivning om sikkerheden til søs

Europa-Kommissionen mener, at det traditionelle internationale samarbejde om sikkerheden til søs i IMO har spillet fallit i kampen mod skibulykker og forurening af havmiljøet. Bl.a. mangler IMO midler til at kontrollere, hvorledes reglerne håndhæves rundt omkring i verden. Samtidig håndhæves reglerne ikke med samme stringens i alle stater af de nationale myndigheder.

Det internationale regelsæt går ifølge Kommissionen heller ikke langt nok i beskyttelsen mod skibulykker og havforurening. Reglerne for sikkerheden til søs bør derfor ifølge Kommissionen styrkes på et specifikt EF-grundlag, som går videre end IMO-kravene.

Udfasningen af enkeltkrogede skibe er et eksempel på et kommissionsforslag, der er strengere end IMO {{PU2}}s internationale regler. I IMO har man ikke kunnet blive enige om en lige så hurtig udfasning som USA, der allerede i 1990 vedtog en udfasning af enkeltkrogede skibe i to etaper i 2010 og i 2015. EU risikerer derfor, at disse skibe søger mod EU-landenes, når de bliver forbudt adgang i USA, hvis ikke der vedtages lignende regler i EU.

EU-lovgivning om sikkerheden til søs før Erika II

Først fra midten af halvfemserne og Maastrichttraktatens indførelse kom der gang i EU{{PU2}}s opbygning af en fælles politik for sikkerheden til søs. De første elementer af en fælles søfartspolitik handlede bl.a. om på fællesskabsplan at tilrettelægge en strengere gennemførelse af de internationale konventioner i EU og vedtagelse af specifikke bestemmelser på områder, hvor der ikke fandtes IMO-regler, eller hvor disse tilstrækkelige.

EU har i denne periode vedtaget følgende retsakter:

- Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol. I dette direktiv er der fastsat regler for inspektion af alle fartøjer, og det indeholder specifikke krav om inspektion af tankskibe.
- Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994. Dette direktiv indeholder fælles regler og standarder for inspektion af skibe og for klassifikationselskaber samt for myndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

- Rådets forordning (EF) 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolutionen om tonnage-måling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke. Forordningen fastsætter, at skibe med separat ballasttank (BST) har ret til nedsatte havneafgifter.
- Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993: Fartøjer, der transporterer farligt eller forurenende gods til og fra EU-havne, skal indberette detaljer vedrørende deres last i henhold til direktivet.
- Forslag til direktiv (Fælles holdning (EF) nr. 2/2000) om modtagefaciliteter i havne for skibsproduceret affald og lastrester. Forslaget har til formål at sikre overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL, i henhold til hvilke havne skal stille modtagefaciliteter til rådighed.

Olietankeren Erika{{PU2}}s forlis i december 1999 fik Europa-Kommissionen til at sætte yderligere skub i udviklingen af et tættere EU-samarbejde om sikkerhed til søs. Kommissionen fremlagde derefter i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport, der indeholdt forslag til to direktiver og en forordning om:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af 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 samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektioner og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndelse af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

Med venlig hilsen

Morten Knudsen