

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 289)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	28. november 2002

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002 – vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets supplerende notat vedrørende dagsordenspunkt 20.

28. november 2002

Sag 199929022

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

Forslag til rådskonklusioner om
PRESTIGE – Rådsmøde (transport) den
6. december 2002

Resumé

Olietankskibet PRESTIGEs forlis den 19. november 2002 er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 6. december 2002 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

Rådskonklusionernes primære sigte er at forberede sikkerheden til søs ved at fremme brugen af dobbeltskrogede tankskibe og etablere en række præventive sikkerhedsforanstaltninger. I rådskonklusionerne indgår endvidere en række konkrete forslag til at styrke sikkerheden til søs samt i fremtiden at forebygge ulykker af samme karakter som PRESTIGEs forlis.

Baggrund og indhold

Den 19. november forliste det enkeltskrogede olietankskib PRESTIGE ud for den spanske nordvest kyst. En uge forinden have PRESTIGE fået en lækage under et stormvejr. Omkring 11.000 tons af de i alt 77.000 tons olie, som var i skibets tanke lækkede ud i havet. De nærmere omstændigheder omkring forliset kendes endnu ikke.

PRESTIGE var under Bahamas flag på vej fra Ventspils i Letland til Singapore og sejlede igennem de danske farvande med lods den 6. november.

PRESTIGES forlis og den efterfølgende olieforurening af den spanske kyst har fået betydelig politisk opmærksomhed såvel internationalt som nationalt.

EU's transportkommissær har over for det danske formandskab og de øvrige EU lande påpeget behovet for hurtigere gennemførelse af maritim EU regulering, der er vedtaget, men som først træder kraft på et senere tidspunkt. Dette støttes af blandt andre den spanske

premierminister, som derudover har foreslået Kommissionen og formandskabet en række konkrete tiltag.

Det danske formandskab har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 6. december 2002. Formandskabet har fremlagt den 25. november 2002 et udkast til rådskonklusioner. I konklusionerne indgår blandt andet ønsker om en hurtigere udfasning af enkeltskrogede olietankskibe; en hurtigere etablering af særlige nødømråder samt af den allerede vedtagne skærpede havnestatskontrol med de dårligste skibe; en ændring af havnestatskontroldirektivet for at nedsætte kontrolfristerne for skibe, som udgør en særlig risiko; en udvidelse af lodsernes anmeldelsespligt til også at omfatte skibe i transit i EU; en industriaftale om at afstå fra at bruge gamle, enkelt-skrogede skibe til transport af de mest miljøskadelige olier og endelig forslag til at nedsætte havneafgiften for skibe med dobbeltskrog.

Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusionerne.

Nærheds- og proportionalitets princippet

Rådskonklusionerne skønnes at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Gældende dansk ret

Da der ikke er tale om bindende forskrifter, vil forslaget ikke direkte berøre dansk lovgivning.

Høring

Forslaget har været i skriftlig høring i EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret:

Skibsværftsforeningen erklærer sig generelt positiv over for konklusionsteksten, idet foreningen dog finder det unødigt restriktivt, at der alene fokuseres på industriaftaler om eliminering af ældre, enkeltskrogede skibe, som transporterer de mest miljøskadelige olietyper.

Specialarbejderforbundet i Danmark finder ikke, at de foreslåede tiltag vil være tilstrækkelige til at kunne sikre tankskibsfarten. EU bør efter forbundets opfattelse nu tage effektive skridt til at sikre anvendelsen af dobbeltskrogede tankskibe. Forbundet ser gerne en tilfredsstillende global løsning, men afviser, at EU ikke kan træffe beslutninger for transitsejlads gennem EU-farvande.

Danmarks Rederiforening finder en øget frekvens af havnestatskontROLSYN problematisk, idet ressourcerne hellere bør bruges på at effektivisere det eksisterende targetingsystem (et særligt pointsystem for skibe), så indsatsen koncentrerer om de dårligste skibe. Foreningen finder endvidere, at det foreslåede tiltag om udvidet indberetningspligt for lodser nøje bør gennemtænkes for at sikre overensstemmelse med havretten.

Lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser

Da der er tale om rådskonklusioner, er der ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Rådskonklusionerne har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.