

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

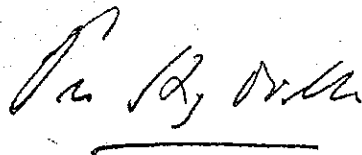
Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

27. marts 2006

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets besvarelse af spørgsmål 27 ad EEU alm. del af 26. januar 2006.

  
P. B. Olsen



## NOTAT

6. marts 2006

**Vores reference:**

Sag 200513322

Arkivkode 30.01.01

Politisk Juridisk Center

### Bidrag til besvarelsen af Europaudvalgets spørgsmål 27

#### Spørgsmål 27:

Ministeren bedes oversende sit talepapir fra samrådet den 25. januar 2006 om samrådsspørgsmål C (sikkerhed til søs).

#### Bidrag til besvarelsen:

Økonomi- og erhvervsministerens talepapir fra samrådet den 25. januar 2006 er vedlagt.

#### SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

ØKONOMI- OG

ERHVERVSMINISTERIET

**Oplæg til brug for samråd onsdag den 25. januar 2006 - Besvarelse af samrådsspørgsmål C (Alm. del) stillet af Europaudvalget den 14. december 2005**

**Spørgsmål C:**

Ministeren bedes redegøre for EU's initiativer vedrørende sikkerhed til søs, herunder bekæmpelse af forurening fra skibe, siden skibsulykkerne ERIKA (december 1999) og PRESTIGE (november 2002).

- Udvalget har bedt mig komme i dag for at redegøre for EU's initiativer vedrørende sikkerhed til søs siden de alvorlige ulykker med ERIKA i 1999 og PRESTIGE i 2002.
- Der var i begge tilfælde tale om olietankere og ulykker, der førte til alvorlig olieforurening af henholdsvis den franske og spanske kyst.
- Vi var også i Danmark berørt af en olieforurening i forbindelse med ulykken med tankskibet BALTIC CARRIER i samme periode. Både denne og tidligere regeringer har givet prioritet til initiativer til forebyggelse af ulykker med olieforurening.
- Jeg har før samrådet sendt de to seneste notater om initiativer til forbedring af sikkerheden i de danske farvande.

Jeg vil efter samrådet sende et opdateret notat herom, hvis udvalget ønsker det.

- Sikkerhed til søs og risikoen for forurening af vores kyster er to sider af samme sag - ikke kun ud fra en dansk eller europæisk vinkel, men også internationalt. De skibe, der sejler forbi danske kyster er ikke kun europæiske, men kommer fra hele verden.
- ERIKA, PRESTIGE og BALTIC CARRIER sejlede alle under flag fra lande uden for EU.
- Derfor vil jeg også gerne starte med at understrege, at for Danmark er det vigtigt - både som kyststat og som flagstat - at skibsfarten som hovedregel er underlagt international regulering, som også medfører en regulering af de skibe, der ikke anløber EU havne, men som blot sejler forbi.
- Efter PRESTIGE og ERIKA er der taget en række initiativer både internationalt, regionalt igennem EU og nationalt. De fremsendte notater giver et godt billede af hele viften af tiltag.
- Jeg vil koncentrere mig om de EU initiativer, der går mest på sejladsikkerheden og forebyggelse af forurening. Udvalget har i løbet af årene modtaget en række notater om de enkelte initiativer. Jeg vil her give et samlet billede med fokus på sejladsikkerhed.

- Umiddelbart efter ERIKA's forlis i december 1999 fremlagde Kommissionen ERIKA I pakken i begyndelsen af 2000. Pakken indeholdt forslag om:
  - Ændring af direktivet om havnestatskontrol.
  - Ændring af direktivet om klassifikationsselskaber. Klassifikationsselskaberne er dem, der kan udføre syn på skibe på vegne af en flagstat.
  - Forordning om indfasning af dobbeltskrogede olietankskibe.
  
- Direktivet om havnestatskontrol betød, at de mest risikable skibe, herunder ældre olietankskibe, skulle underkastes obligatorisk kontrol inden for faste tidsterminer. Desuden blev der indført mulighed for at udstede et forbud mod anløb af europæiske havne, hvis skibet gentagne gange var i for dårlig stand. I direktivet om klassifikationsselskaber blev kravene til klassifikationsselskaberne og den kontrol, de foretager, skærpet.
  
- Forslaget om indfasning af dobbeltskrogede olietankskibe undergik en del ændringer under behandlingen, idet der parallelt var forhandlinger i IMO om internationale regler. Der blev vedtaget en såkaldt fælles tilgang til forhandlingerne, og EU landene, herunder ikke mindst Danmark, UK og Holland, prægede i høj grad forhandlingsforløbet om afskaffelse af enkeltskrogede tankskibe på globalt plan.

- EU valgte at gennemføre de nye internationale regler om udfasning af enkeltskrogede tankskibe - men lidt hurtigere.
- ERIKA I pakken blev i slutningen af 2000 fulgt op af ERIKA II pakken. Pakken indeholdt forslag om:
  - Oprettelse af et overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten.
  - Oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening.
  - Oprettelse af et europæisk søsikkerhedsagentur, i daglig tale kaldet EMSA.
- Overvågningsdirektivet satte fokus på udviklingen med overvågning af skibstrafikken, og indeholdt blandt andet krav om, at skibe med farligt eller forurenende gods om bord skal give elektronisk meddelelse herom til myndighederne og krav om etablering af AIS stationer i land, så medlemslandene kan overvåge alle skibe med en bruttonnage på 300 eller derover. Der var endvidere krav om udpegning af nødområder, hvor skibe med behov for assistance kan søge tilflugt for at forebygge ulykker og forurening.
- Danmark har opbygget en infrastruktur, der gør, at de danske myndigheder løbende kan følge alle større skibes sejlads gennem vore farvande via det automatiske identifikationssystem (AIS).

- Med oprettelsen af EMSA er der i EU afsat ressourcer til at indsamle og analysere fakta om skibsfart og søulykker. EMSA spiller en central rolle som vidensformidler om miljø og forebyggelse af forurening, og skal bistå Kommissionen ved udarbejdelsen af forslag til ny regulering. EMSA har herudover blandt andet til opgave at styrke havnestatskontrollen og oprette et fælles overvågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten.
- Der er siden oprettelsen sket ændringer i EMSA's opgaver. Det gælder ikke mindst med hensyn til den mere operationelle miljøindsats, som jeg forklarede for udvalget i november i forbindelse med søtransportrådsmødet.
- Her fortalte jeg, at vi skal have styrket forureningsberedskabet i Østersøen. EMSA's skibe vil kunne supplere den nationale indsats i tilfælde af større forureningstilfælde.
- Vi havde en interessant udveksling af synspunkter, men resultatet blev, at udvalget fandt, at det var en god idé, når blot jeg sikrede, at EU skibene ikke stødte sammen med de andre skibe. Jeg kan sige, at jeg vil gøre mit bedste, men jeg kan ikke påtage mig rederens eller skibsførerens ansvar.
- Det sidste forslag i ERIKA II, nemlig om oprettelse af en erstatningsfond blev aldrig vedtaget, da der var enighed om, at EU skulle søge en international løsning i

IMO. Danmark havde en stor rolle i at sikre en sådan løsning. På den endelige konference deltog repræsentanter fra Erhvervsudvalget. Den nye fond er nu operationsdygtig.

- Efter PRESTIGE ulykken i 2002 blev der under det danske formandskab vedtaget en række konklusioner på rådsmødet den 6. december 2002. Rådet opfordrede blandt andet til skærpede foranstaltninger over for enkeltskrogede tankskibe.
- Kommissionen fulgte hurtigt rådskonklusionerne op og fremlagde et forslag om forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe.
- Forslaget indeholdt endvidere en yderligere fremskynelse af udfasningen af enkeltskrogede tankskibe.
- Forslaget udvidede også reglerne om tilstandsvurdering af enkeltskrogede skibe til at omfatte samtlige enkeltskrogede tankskibe over 5.000 ton dødvægt fra deres 15. leveår for alle skibe, der fra 2005 skulle anløbe EU-havn. Denne tilstandsvurdering skal sikre, at skrogets styrke og stabilitet lever op til de gældende krav hertil.
- Alle disse skærpselser blev vedtaget allerede i juli 2003, hvorefter EU landene medvirkede til at få ændret IMO's globale regler om udfasning. I december 2003 var disse

regler færdige, og har stort set samme indhold som EU's regler.

- Herudover indeholdt rådskonklusionerne under det danske formandskab også opfordringer til medlemsstaterne om at fremskynde gennemførelsen af ERIKA I-pakkens ændringer af havnestatskontroldirektivet. Danmark var blandt de første til at gøre dette.
- PRESTIGE-sagen rejste blandt andet spørgsmål om, hvorvidt ulykken ville have været undgået, hvis skibet havde fået adgang til at søge nødhavn. Rådskonklusionerne fra det danske formandskab indeholdt derfor også en opfordring til medlemsstaterne om hurtigt at få udpeget nødområder. Danmark har som et af de første lande udpeget 22 nødområder inden for fristen i overvågningsdirektivet.
- Ud over disse konkrete initiativer, der har været en direkte følge af de store forureningsulykker med ERIKA og PRESTIGE, er der en række andre initiativer i EU med fokus på sikkerhed til søs og beskyttelse af miljøet. Jeg kan for eksempel nævne initiativer om security, passagerskibe og TBT – antibegroningsmidler på skibe.
- Det er ikke tilstrækkeligt, at sikre skibenes konstruktion, men der skal også være en ordentlig driftsorganisation bag. Jeg vil her fremhæve den såkaldte ISM-forordning. EU-forordningen gennemfører de internationale IMO

regler om sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer for skibe i EU. EU's netop vedtagne regler udvider endvidere anvendelsen af de internationale regler til også at gælde visse indenrigspassagerskibe.

- Jeg vil også nævne, at rådet i 2005 vedtog et direktiv og en rammeafgørelse, der samlet sikrer, at forurening af havmiljøet udgør en alvorlig strafbar handling i alle EU's medlemslande med høje mindstestrafte. Det er en sag, der hører under miljøministeren og justitsministeren.
- Hvordan ser fremtiden så ud?
- Kommissionen fremlagde i november 2005 sin tredje søsikkerhedspakke. Kommissionens pakke er denne gang ikke fremlagt i skæret af endnu en tragisk olieforureningsulykke. Men pakkens formål er fortsat målrettet at forebygge ulykker til søs og sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på de ulykker, der alligevel sker.
- Den 3. søsikkerhedspakke indeholder 7 forslag:
  - Overholdelse af flagstatsforpligtelser.
  - Ændring af havnestatskontroldirektivet.
  - Ændring af klassifikationsdirektivet.
  - Ændring af overvågningsdirektivet.

- Fælles principper om ulykkesopklaring.
  - Forordning om gennemførelse af Athenkonventionen om passagerskadeerstatning.
  - Skærpede regler om rederansvar.
- 
- Der er således tale om en ganske omfattende pakke, som vi skal se nærmere på i den kommende tid. Udvalget vil modtage de nødvendige notater om alle forslagene. Foreløbig foreligger kun ændringen af overvågningsdirektivet på dansk.
  - På grund af pakkens omfang vil det østrigske formandskab ikke kunne nå at behandle alle forslagene, men vil koncentrere sig om ændringen af havnestatskontroldirektivet og overvågningsdirektivet.
  - Der er også andre initiativer fra EU, der peger ind i fremtiden. Kommissionen har sidste forår igangsat udviklingen af en grønbog om en fremtidig maritim politik for EU.

- Det er hensigten, at grønbogen skal udgøre EU's overordnede rammepolitik for maritime anliggender. Der vil blive lagt op til én samlet tilgang til søtransport, søfart og skibsbygning, forskning og innovation, beskyttelse af marine økosystemer og fiskeriet i EU's farvande, EU's regionalpolitik samt turisme og kyststatsinteresser.
- Vi forventer, at grønbogen vil blive klar inden sommerferien. Regeringens umiddelbare opfattelse er blandt andet, at vi finder, at grønbogen skal fremme vækst og beskæftigelse og fremme kvalitetsskibsfart og miljø. Jeg ser frem til det nye udspil.
- Jeg ser også frem til et samarbejde med udvalget om de mange nye initiativer.