

**SAMRÅDSNOTITS TIL
FOLKETINGETS ERHVERVSUDVALG**

29. maj 2007

Møde i Folketingets Erhvervsudvalg den 29. maj 2007 vedrørende rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-8. juni 2007

Jeg vil nævne seks søfartssager, som skal behandles på transportrådsmødet den 7.-8. juni 2007.

Direktiv om ulykkesopklaring

Den første sag vedrører et direktivforslag om opklaring af ulykker til søs. Sagen er på dagsordenen for rådsmødet til fælles holdning.

Forslaget har til formål at forpligte medlemsstaterne til at undersøge visse ulykker til søs efter fælles principper baseret på FN's søfartsorganisation, IMO's, kode for undersøgelse af ulykker til søs. Det vil med andre ord sige, at der vil være ensartede regler, uanset om der sker ulykker med danske skibe i Storebælt eller med et dansk eller et engelsk skib i den Engelske Kanal.

Herudover skal der opbygges en europæisk database for ulykker til søs for at give alle det bedste grundlag for at følge op på ulykkerne med tiltag til forbedring af sikkerheden til søs.

Danmark er grundlæggende positiv over for forslaget. Øget viden om baggrunden for ulykker til søs giver os netop bedre mulighed for at undgå ulykker i fremtiden.

Danmark tillægger det stor betydning, at medlemsstaterne altid selv kan beslutte at udføre en undersøgelse af en ulykke, når de har interesse i opklaringen, selv om et andet EU land undersøger ulykken. Det har der været forståelse for i forhandlingerne, hvor mange medlemslande har givet udtryk for tilsvarende synspunkter.

Det var i Kommissionens oprindelige forslag uklart, om direktivet i alle tilfælde skal omfatte dødsfald og personulykker, såsom passager- og arbejdsulykker. Fra dansk side har vi arbejdet på at få det klart frem, at også sådanne ulykker skal undersøges. Endvidere har vi fra dansk side arbejdet på også at få ulykker om bord på fiskeskibe under 24 meter omfattet af teksten.

Generelt har medlemsstaterne tilkendegivet en positiv holdning over for forslaget. Dog udgør ressourcespørgsmålene i forbindelse med etablering af undersøgelsesmyndigheder et vigtigt element for de medlemsstater, som ikke i forvejen har oprettet undersøgelsesmyndigheder.

Herudover står spørgsmålet om undersøgelsesmyndighedernes uafhængighed centralt i forhandlingerne.

Der synes at være en vis lydhørhed over for vore synspunkter om at inkludere arbejdsulykker i direktivets anvendelsesområde blandt de øvrige lande. For så vidt angår spørgsmålet om også at undersøge ulykker på fiskeskibe under 24 meter er der mere begrænset interesse, idet nogle medlemsstater dog støtter os.

Desværre har Europa-Parlamentet ikke med sin udtalelse om forslaget medtaget de danske synspunkter om arbejdsulykker og fiskeskibe – på trods af et ellers glimrende fodarbejde fra nogle af vore danske kollegaer dernede.

Regeringen vil naturligvis fortsat arbejde for, at disse områder får den bedst mulige stilling i direktivet.

Men lad mig understrege, at selvom direktivet ikke ender med at være så omfattende, som vi gerne så, kan vi i Danmark forsætte vores nuværende praksis med at undersøge arbejdsulykker og ulykker på fiskeskibe. Og det vil vi gøre.

Jeg forventer, at regeringen i FEU kan få støtte til sit forhandlingsoplæg, som lægger op til, at vi er positive over for et samlet kompromis.

Forordning om liniekonferencer

Den næste sag drejer sig om et forordningsforslag om ophævelse af forordning nr. 954 fra 1979 om medlemsstaternes rati-

fikation af FN's konvention om en kodeks for liniekonferencer.

Ved liniekonference forstås en gruppe på to eller flere linieredier, som foretager international godsbefordring i bestemte ruter inden for et fastsat geografisk område, og som har en aftale om, at virksomheden drives efter ensartede fragtrater og vilkår.

Formålet med FN kodeksen var at fremme en rimelig balance i adgangen til fragt indenfor linieskibsfart mellem rederioperatører i udviklingslande og industrilande. Kodeksen har dog aldrig virket efter hensigten, fordi udviklingslandene ikke har haft tilstrækkelig flådekapacitet til at løfte den lastandel, de havde fået tildelt.

Ophævelsen af forordningen indebærer ingen forskydning i forholdet mellem udviklingslande og industrilande. Så vidt vi ved, har der heller ikke været liniefart af den omhandlede karakter til og fra Danmark.

Sagen er på dagsordenen til generel indstilling, idet Europa-Parlamentet endnu ikke har udtalt sig.

Jeg forventer, at der nærmest bliver tale om en ekspeditionssag på rådsmødet. Forslaget er i realiteten blot en konsekvensændring som følge af ophævelsen af rådsforordning nr. 4056 fra 1986, som Europaudvalget fik forelagt til forhandlingsoplæg

forud for vedtagelsen i 2006. Den forordning fastsatte nærmere retningslinier for anvendelse af traktatens konkurrenceartikler på søtransport, herunder gruppefritagelse for liniekonferencer.

Både vi og en række andre medlemslande har – ligesom vi gjorde det i forbindelse med ophævelsen af forordning nr. 4056 – peget på, at Kommissionen bør fremlægge retningslinier for rederiernes fremtidige virksomhed i god tid inden ophævelsen af de to forordninger træder endeligt i kraft.

Kommissionen har da også stillet i udsigt, at dette vil ske snarest.

Jeg forventer, at regeringen i FEU kan få tilslutning til sit forhandlingsoplæg, om, at vi stiller os positive over for ophævelse af forordning nr. 954.

Athen-konventionen

Den tredje sag er et forslag, som medfører, at IMO's Athenkonvention fra 2002, bliver en del af EU-retten.

Sagen er alene på rådsmødet med sigte på en fremskridtsrapport fra formandskabet. Regeringen finder imidlertid, at sagen nu er så langt fremme i forhandlingerne, at det vil være hensigtsmæssigt allerede nu at komme med et forhandlingsoplæg. Dette skal også ses i lyset af, at Europa-Parlamentet allerede har stemt om forslaget.

Udvalget fik forud for transportrådsmødet i december 2006 sagen forelagt til orientering, og regeringen tilkendegav dengang, at forslaget er godt, da det vil forbedre beskyttelsen for passagerer i forbindelse med ulykker til søs.

Dette sker ved, at erstatningerne for skader sættes på et passende højt niveau, svarende til den internationalt vedtagne konvention. Det er endvidere et fremskridt, at ansvarsgrundlaget strammes ved skibsuplykker, og at der indføres krav om, at transportøren har forsikring for passagerskader.

De væsentligste punkter, der fortsat diskuteres, er spørgsmålet om dækning af skader i forbindelse med terrorangreb og inddragelse af indenrigsfærger og trafik på indre vandveje.

[Terrorforsikring]

Med hensyn til dækning af skader i forbindelse med terrorangreb fandt man i oktober 2006 en løsning i IMO. Løsningen sikrer, at der også er forsikringsdækning i tilfælde af skader opstået ved terrorangreb.

Fra dansk side lægger vi afgørende vægt på, at denne løsning reflekteres i den endelige forordning. Der ser også ud til at være bred principiel opbakning til at få modellen fra IMO indarbejdet i EU-forordningen, mens den rent tekniske side endnu volder visse vanskeligheder.

[Indenrigsfart]

Herudover vil jeg fremhæve, at vi fortsat varmt støtter, at man i EU udvider det internationale erstatningsregime til også at gælde for national fart dvs. vores indenrigsfærger og passagerskibe.

Det er ganske enkelt ikke logisk, at reglerne alene skulle gælde mellem Ystad og Rønne, men ikke mellem Køge og Rønne. Konsekvenserne af at være involveret i en ulykke om bord er jo de samme for passagerne, uanset hvor skibet sejler.

Men selvom den endelige forordning skulle ende med en ordning, der ikke omfatter indenrigsfart, skal jeg understrege, at vi i Danmark frit kan regulere vores nationale fart.

På det kommende rådsmøde vil regeringen blot tage formandskabets fremskridtsrapport til efterretning.

Oprettelse af et EU LRIT-center

Dernæst har det tyske formandskab sat en sag om oprettelse af et såkaldt LRIT¹-center i EU på dagsordenen for rådsmødet.

LRIT-systemet vil indebære, at skibe med fastlagte intervaller sender informationer om identitet og positioner til land. Baggrunden for reglerne om LRIT-informationer er primært sik-

¹ LRIT – udtales oftest ”elrit” og er en forkortelse for et system til langtrækkende identifikation og sporing af skibe.

ringsformål, men systemet vil også kunne bruges i andre sammenhænge - for eksempel ved eftersøgnings- og redningsaktioner samt i relation til generelle søsikkerhed- og miljøbeskyttelsesformål.

Udgangspunktet er, at der afsættes en sikkerhedszone på 1850 km fra et lands kyst. Det giver EU lande mulighed for, at på et meget tidligt tidspunkt at få oplysninger om hvilke skibe, der vil komme ind i EU farvande, anløbe EU havne eller blot sejle forbi EU landes kyster. Disse oplysninger kan blandt andet benyttes til at opnå en vurdering af, hvorvidt skibe med følsomme laster til ulovlige formål udgør en sikkerheds risiko. Men systemet vil også kunne benyttes til andre ikke sikkerhedsrelaterede formål for eksempel ved anmodning om assistance fra omkringliggende skibe til et andet skib i nød.

LRIT-systemet skal være operativt fra den 31. december 2008.

Europa-Parlamentet tilkendegav for nylig i en udtalelse, at der snarest bør tages stilling til at inkludere det såkaldte LRIT-system i Fællesskabets maritime regelsæt.

En række medlemslande samt Kommissionen er også interesseret i en hurtig afgørelse vedrørende spørgsmålet om at oprette et EU LRIT-center.

Det kan derfor ikke udelukkes, at vi kommer til at tage egentlig politisk stilling til dette spørgsmål på det kommende transport-rådsmøde.

Danmark kan principielt støtte oprettelsen af et LRIT-center i EU. Jeg skal i den forbindelse bemærke, at kravet allerede følger af internationale regler. Skibene vil derfor ikke blive påført ekstra udgifter i denne forbindelse.

De internationale regler giver mulighed for at tilslutte danske skibe til et nationalt, et regionalt center – det vil sige i EU – eller et internationalt LRIT-center.

Rådighed over data fra danske skibe spiller en stor sikringsmæssig rolle, og regeringen vurderer af den grund, at det internationale alternativ næppe vil være relevant for Danmark.

Valget står derfor reelt mellem et nationalt eller et EU LRIT-center.

Muligheden for at styre og kontrollere de danske data anses for at være omtrent lige gode for et nationalt og et EU LRIT-center.

Med hensyn til finansieringen af et EU LRIT-center, herunder hvad det efterfølgende vil koste at modtage LRIT oplysninger fra centret, har Kommissionen fået foretaget en analyse hvori det skønnes, at det vil koste 2.5 millioner EURO at etablere

EU LRIT-center. Den årlige drift af et center anslås i analysen til at omkring 1,3 millioner EURO pr. år. For Danmark vil det betyde en omkostning på omkring 740.000 kr. til etablering og ca. 380.000 kr. til drift pr. år.

Kommissionen vurderer dog samtidig, at der på grund af den allerede eksisterende datainfrastruktur i det Europæiske Søfartsagentur, som uden videre kan håndtere LRIT opgaven for medlemsstaterne, alene bliver tale om ganske få nye midler til udvikling af IT programmer og almindelig drift.

Et fælles EU center vurderes på den baggrund umiddelbart at være en billigere løsning i forhold til et nationalt center. Det skyldes, at et samlet EU center vil modtage data fra alle medlemsstater, hvilket gør det muligt at opnå mængderabat på data, som kommunikerer via satellit. På tilsvarende vis må investeringsomkostningerne anses for at være mindre, idet medlemsstaterne samlet bidrager til et center.

På denne baggrund ser regeringen med velvillige øjne på forslaget om at oprette et EU LRIT-center.

Havnestatskontroldirektivet

Dernæst er der direktivet om havnestatskontrol, som på det kommende rådsmøde er på dagsordenen til fælles holdning, idet vi nu har fået Europa-Parlamentets udtalelse om sagen.

Som jeg tidligere har været inde på, har Kommissionens forslag til formål at intensivere kontrollen af skibe samtidig med, at kontrolsystemet forenkles. For eksempel vil man ændre kriterierne for udvælgelse og kontrol af skibe med sigte på at målrette indsatsen mod ”risikoskibe”, mens kontrollen af kvalitets-skibsfarten lempes.

Europa-Parlamentet er grundlæggende positivt stemt over for Kommissionens forslag. På nogle punkter ønsker Europa-Parlamentet dog et mere vidtgående forslag, end vi gør i Rådet.

Det drejer sig især om kontrol af skibe på ankerpladser dvs. skibe, som ikke ligger ved en kaj, samt en mere stringent gennemførelse af princippet om obligatorisk kontrol af skibe, hvis kontrolinterval er udløbet.

Derimod er det glædeligt at kunne konstatere, at Europa-Parlamentet er enige med Rådet om, at skibe skal kunne udvælges til kontrol, hvis de ikke følger IMO’s anbefaling om at tage lods gennem Storebælt og Øresund

Europa-Parlamentets holdning har været drøftet på en række møder. Alle medlemslande er enige om, at den linie, der blev opnået enighed om med Rådets generelle indstilling, bør fastholdes.

Jeg forventer derfor en uddramatisk behandling af dette punkt, hvor Rådet i det store hele blot vil bekræfte sin generelle indstilling fra december sidste år.

Jeg forventer, at regeringen i FEU kan få støtte til sit forhandlingsoplæg som lægger op til, at vi tilslutter os Rådets fælles holdning.

Overvågningsdirektivet

Den sidste sag, jeg vil nævne, vedrører ændringen af det såkaldte overvågningsdirektiv, som på det kommende rådsmøde også er på dagsordenen til fælles holdning, idet Europa-Parlamentet nu har afgivet en udtalelse om sagen.

Som tidligere omtalt har Europa-Parlamentet navnlig lagt vægt på at inkludere langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT) i direktivets anvendelsesområde.

Herudover har Parlamentet foreslået, at kun fiskeskibe over 24 meter bør være omfattet af kravet om AIS udstyr. Det har også været et af de danske kernepunkter i de tidligere forhandlinger.

På det kommende rådsmøde vil regeringen tilslutte sig den fælles holdning, som helt overvejende tilgodeser danske synspunkter.

I de videre forhandlinger mellem Europa-Parlamentet og Rådet vil vi dog ikke stille os afvisende over for ønsket om, at kun fiskeskibe over 24 meter bør være omfattet af kravet om installation af AIS udstyr.

Jeg forventer også på dette punkt en udramatisk behandling, hvor Rådet i det store hele blot vil bekræfte sin generelle indstilling fra juni sidste år.