

TALEPUNKTER TIL FOLKETINGETS ERHVERVSUDVALG

2. oktober 2008

**Møde i Folketingets Erhvervsudvalg den 2. oktober 2008
vedrørende rådsmøde (Transport, Telekommunikation og
Energi) den 9. – 10. oktober 2008**

Indledning

- Jeg har tre sager med. Det er direktivforslaget om rederansvar, direktivforslaget om flagstatsforpligtelser og en erklæring om søsikkerhed. Erklæringen er ny.
- Sagerne er på dagsordenen til mulig politisk enighed på det kommende transportrådsmøde.
- Da de to direktivforslag blev forelagt Folketingets Europaudvalg i april i år, fik vi mandat til at gå imod forslagene, som de så ud på det tidspunkt.
- Vores kritik mod begge forslag er gået på, at søfartsområdet er globalt. Der bør derfor også reguleres globalt – og ikke regionalt i EU. En EU-regulering er kun på sin plads, når der tilføres en merværdi i forhold til sikkerhed til søs og miljøbeskyttelse.
- Desuden ønsker vi ikke, at skibsfarten og medlemsstaterne får pålagt økonomiske og administrative byrder uden reel merværdi.

- Vi kan nu se, at den konsekvente danske holdning, der blev delt af et flertal af medlemslandene, har virket. Siden rådsmødet i april har det franske formandskab - og også Kommissionen - ændret og slanket de to forslag.
- ”Modellen”, som formandskabet lægger op til på rådsmødet i oktober, er to ”tynde” direktivforslag, kombineret med en erklæring.
- Vi har fået opfyldt det meste af det, vi ønskede, på flagstatsforslaget. På forslaget om rederansvar er vi også nået længere.
- Nu vil regeringen fortsat arbejde konstruktivt på at forbedre de foreliggende tekstforslag. Hvis forhandlingerne fortsætter i samme gænge, er jeg optimistisk med hensyn til, at vi får en løsning, der er acceptabel.

Erklæringen

- I erklæringen forpligter medlemsstaterne sig bl.a. til
 - yderligere at forbedre kvaliteten af deres administrationer,
 - at ville være bundet af en række internationale konventioner, herunder Globalbegrænsningskonventionen af 1996,
 - at efterleve den frivillige IMO-flagstatskode, dvs. kodeksen for, hvordan ansvarlige flagstater opfører sig, og

- sammen med andre IMO-medlemmer og Kommissionen at arbejde for, at IMO's frivillige flagstatskode og IMO-audits gøres obligatorisk globalt, så det bliver tjekket, at flagstaterne også gør, hvad de siger.
- Danmark byder formandskabets udkast til erklæring velkomment, som den tilgang vi hele tiden har efterspurgt. Med erklæringen foreligger der en klar politisk udmelding og forpligtelse fra medlemsstaterne.

Flagstatsdirektivet

- Direktivforslaget om flagstateres forpligtelser er som sagt væsentligt reduceret.
- Det vigtigste er, at flagstaternes forpligtelse til at være bundet af IMO-koden er flyttet til erklæringen. Der vil altså ikke blive overført forhandlingskompetence på IMO-området fra medlemsstaterne til EU.
- Hermed bevarer vi Danmarks direkte indflydelse på den internationale søfartspolitik gennem muligheden for at handle selvstændigt i IMO sammen med lande både i og uden for EU.
- I kompromisforslaget lægges der fortsat op til, at medlemsstaterne pligtmæssigt skal underkaste sig IMO-audits med jævne mellemrum.

- Herudover er der imidlertid ikke meget tilbage i flagstatsforslaget, der reelt tilfører en merværdi.

Rederansvarsdirektivet

- Sigtet med formandskabets ”slankede” direktivforslag om rederansvar er at bevare kravet om tvungen forsikring, uanset hvilket flag skibet sejler under. Som sådan er der stadig tale om et regionalt krav om forsikring, som er uheldigt efter regeringens opfattelse.
- Forsikringen skal som minimum dække Globalbe-
grænsningskonventionens beløbsgrænser.
- Men der er ikke længere krav om et supplerende cer-
tifikat udstedt af staten, som bekræfter, at skibet er
forsikret.
- Der findes allerede et finmasket net af internationale
konventioner om ansvar og erstatning, som stort set
dækker alle skader via forsikringsordninger.
- Ulykker til søs sker i hele verden. Derfor skal der og-
så reguleres globalt. På den måde vil reglerne gælde
for alle landes skibe, uanset hvor de sejler. Altså også
de tredjelandsskibe der sejler langs vore kyster.

- Ulempen ved en regional EU-regulering er, at tredje-lande tilskyndes til at indføre deres egne ordninger. Det betyder, at danske skibe, som overvejende opererer uden for EU, vil kunne blive mødt med nye krav om forsikring og kontrol.
- På rådsmødet vil regeringen arbejde for, at der ikke skabes nye ansvarsforsikringsordninger men bygges videre på de ordninger, som rederierne har gennem søfartens forsikringsselskaber.
- Europa-Parlamentet og formandskabet har klart tilkendegivet, at det står stærkt på at få en retsakt. Hvis forhandlingerne derfor ender med vedtagelse af en forpligtende EU-løsning, vil vi arbejde for, at denne efterfølgende gennemføres på internationalt plan.

Afslutning

- Forud for rådsmødet i april fik regeringen mandat til at stemme mod de to forslag.
- Nu er vi ved at være dér, hvor vi fra dansk side vil kunne leve med kompromisforslag, der har et begrænset omfang. Man kan så spørge sig selv, hvorfor vi overhovedet skal støtte forslag, hvor det er svært at se, at de tilfører nogen større merværdi?
- Forklaringen herpå er forhandlingssituationen. Europa-Parlamentet vil næppe acceptere, at der ikke ved-

tages direktiver om flagstat og rederansvar. Parlamentet ser disse to forslag som del af den samlede pakke om søsikkerhed, som Kommissionen har fremlagt.

- Set i det lys er det regeringens vurdering, at vi kan acceptere kompromisforslag, der lever op til hvad, jeg har skitseret i dag. Det vil vi hellere gøre end skippe de øvrige elementer i søsikkerhedspakken, som efter regeringens mening vil bidrage væsentligt til at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe.
- F.eks. vil passagerer få en meget højere erstatning ved ulykker, end de er berettigede til i dag. Også kontrollen med klassifikationsselskaberne, der syner skibe på flagstaternes vegne, vil blive skærpet til gavn for sikkerheden til søs.