



## REFERAT

4. april 2003

### TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Eksp.nr. 68868

/KRO

#### **Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27. marts 2003 - søtransportpunkterne.**

##### **1. Kommende meddelelse og forordningsforslag om maritim sikring**

Kommissionen oplyste, at meddelelsen og forslaget om maritim sikring endnu ikke var offentliggjort. Kommissionen understregede, at betydningen af at vedtage foranstaltninger for at øge sikkerheden mod terror var blevet øget yderligere som følge af udviklingen i Irak. Kommissionen nævnte desuden, at forslaget indeholdt elementer om sikkerhedsplaner, forebyggelse, forudgående kontrol af skibe som anløb havne i EU, og at regler for kontrol på fællesskabsplan ville blive præciseret. Endvidere vil Kommissionen i løbet af et halvt år fremlægge et direktiv med yderligere krav.

##### **2. Forslag til forordning om udfasning af enkeltskrogede tankskibe samt forbud mod transport af tung olie i disse skibe**

Rådet nåede til enighed (generel indstilling) om forordningsforslaget om accelereret indfasning af dobbeltskrog og forbud mod at transportere tung olie i enkeltskrogede skibe. Det indebærer bl.a.:

- en overgangsordning frem til 2008 for transport af tung olie i små enkeltskrogede tankskibe (600 - 4.999 dwt).
- en grænseværdi for densiteten på 900 kg/m<sup>3</sup> i definitionen af tung olie.
- at alle skibe med EU-flag omfattes af den accelererede udfasning, uanset hvor de sejler
- Fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe med en slutdato for såkaldt kategori 1 tankskibe senest i 2005 mod i dag 2007 og for såkaldt kategori 2 og 3 tankskibe senest i 2010 mod i dag 2015<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> **Kategori 1 tankskibe:** Større tankskibe hovedsageligt bygget i perioden før 1983.  
**Kategori 2 tankskibe:** Større tankskibe hovedsageligt bygget i perioden 1982-1995.  
**Kategori 3 tankskibe:** Tankskibe med en dødvægttonnage over 5000 tons, men mindre end kategori 1 og 2.

### **3. Forslag om sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, i forbindelse med forurening fra skibe**

Kommissionen præsenterede forslaget. Kommissionen nævnte i den forbindelse, at det var et stort problem, at skibenes tanke ofte blev udtømt i høj sø, havne og ved kyster. Der var tale om en bevidst overtrædelse af reglerne, og Kommissionen understregede behovet for at kunne straffe enhver person, som gjorde sig skyldig for at opnå en tilstrækkelig afskrækkende virkning.

En række lande udtrykte sig positivt over for forslaget og hæftede sig ved vigtigheden af, at sanktionerne havde en tilstrækkelig afskrækkende virkning. Landene kædede dette sammen med forslaget under punktet eventuelt vedr. ansvarssystemet. Flere lande stillede spørgsmål ved den valgte hjemmel, som forslaget var baseret på.

### **4. Forslag til direktiv om minimumsniveau for søfartsuddannelse**

På rådsmødet var der enighed i form af en generel indstilling til direktivforslaget om minimumsniveauet for søfartsuddannelse.

Rådet nåede samtidig til enighed om en erklæring fra Rådet og Kommissionen om tilførsel af ressourcer til Agenturet for Søfartssikkerhed som følge af direktivforslaget.

#### **Eventuelt:**

##### *System for civilretlig erstatningsansvar*

Rådet drøftede kort spørgsmålet om civilretligt erstatningsansvar set i relation til reglerne i CLC (Civil Liability Convention).

##### *Beskyttelse af særlige sensitive havområder*

Rådet drøftede også kort et forslag fra en række medlemslande om beskyttelse af særlige sensitive havområder (PSSA).

