

(2000/C 280 E/194)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0075/00
af Gérard Caudron (PSE) til Kommissionen**

(24. januar 2000)

Om: Spørgsmålet om cypriotiske og maltesiske bekvemmelighedsflag som følge af Erikas forlis

Erika, et olietankskib som sejlede under maltesisk flag, forliste den 12. december 1999, og dette startede på ny debatten om bekvemmelighedsflag.

De største handelsflåder er faktisk Liberias, Honduras', Panamas, Bahamas, men ligeledes Cyperns og Maltas, to lande, som forbereder sig på medlemskab af Den Europæiske Union. Disse lande tilbyder latterligt lave registreringsafgifter, lav beskatning for indtægt fra skibene og indskrænkede sikkerheds- og kontrolbestemmelser. Generaldirektøren for Generaldirektoratet for Transport, Lamoreux, har betvivlet, at den kontrol, der blev udført af disse stater, var seriøs. Det er flere gange blevet understreget, at de myndigheder, der er ansvarlige for denne kontrol, blot nøjes med at kontrollere skibenes papirer og ikke engang gør sig den ulejlighed at komme til stede.

Tiltrædelsesforhandlingerne med Cypern blev officielt indledt den 31. marts 1998, og det kan man kun glæde sig over.

Da Malta i oktober 1998 har genoptaget sin anmodning om optagelse, vil der begynde bilaterale regeringskonferencer i februar med henblik på indledning af forhandlingerne om tiltrædelsesbetingelserne.

Vil Europa-Kommissionen sætte spørgsmålet om sikkerhed til søs, som er nært forbundet med eksistensen af bekvemmelighedsflag, på dagsordenen for disse møder?

Endelig har den franske transportminister taget initiativ til at samle eksperter og erhvervsfolk inden for søtransport til en rundbordsdrøftelse med henblik på at udarbejde et charter for sikkerhed til søs. Har Kommissionen til hensigt at støtte dette initiativ?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Günter Verheugen

(22. februar 2000)

I forbindelse med forhandlingerne om EU-medlemskab er Cyperns og Maltas opmærksomhed ved flere lejligheder blevet henledt på den manglende sikkerhed ved de skibe, der er indregistreret i deres skibsregistre.

Drøftelserne med Cypern er længere fremme og begynder at bære frugt. Cypern har nemlig givet meddelelse om en række bestemmelser, der skal forbedre den maritime administration og skibenes sikkerhed, og man er ved at udarbejde en handlingsplan. For Maltas vedkommende er kontakterne af nyere dato. Kommissionen har i sin periodiske beretning fra oktober 1999⁽¹⁾ om Maltas fremskridt i retning af tiltrædelse kunnet konstatere, at når det drejer sig om gennemførelse af EF's regelværk, anvender Malta stadig ikke en række sikkerheds- og forureningsnormer. Der skal hurtigst muligt gøres fremskridt på dette område. Hvad angår søsikkerheden ved de skibe, der er indregistreret i det maltesiske skibsregister, giver de opnåede resultater anledning til bekymringer. En forbedring af administrationen på Malta som flagstat er fortsat højt prioriteret. Der bør iværksættes en effektiv strategi for fjerne skibe, der ikke opfylder normerne, fra registret.

Kommissionen vil løbende holde sig orienteret om, hvilke fremskridt der gøres med hensyn til de fastsatte målsætninger på Cypern og på Malta.

Kommissionen har med glæde konstateret, at de franske myndigheder agter at tage initiativ til en rundbordsdrøftelse med det formål at udarbejde et charter for sikkerhed til søs. Kommissionen agter på sin side ikke at forholde sig passiv og udarbejder et udkast til meddelelse om sikkerheden på olietankskibe, ledsaget af lovforanstaltninger om styrkelse af kontrollen med højrisikoskibe, en række yderligere krav til klassifikationselskaberne og vedtagelse af en fremrykket tidsplan for en gradvis udfasning af enkeltskrogede skibe.

Kommissionen håber, at vedtagelsen af denne tekst, formodentlig i slutningen af marts 2000, vil gøre det muligt at få en principiel debat i gang i Parlamentet og i Rådet, så man hurtigt kan nå frem til en mere effektiv beskyttelse af de europæiske kyster mod de skader, som forårsages af olieudslip.

(¹) CSR (1999) 508 endelig udg.