

Kommissionen skal desuden minde om, at en rapport om foranstaltninger til bekæmpelse af forureningen forårsaget af Prestige-katastrofen blev godkendt den 5. marts 2003. Denne rapport gælder tidligere, igangværende og fremtidige foranstaltninger på EU-niveau, der skal råde bod på virkningerne af Prestige-katastrofen og hindre, at lignende katastrofer finder sted i fremtiden. Rapporten blev forelagt for Det Europæiske Råd den 21. marts 2003.

(<sup>1</sup>) Skriftligt svar af 11.3.2003.

(<sup>2</sup>) EUT C 242 E af 9.10.2003, s. 63.

(2003/C 280 E/140)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1262/03**  
**af Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) til Rådet**

(3. april 2003)

Om: Ændring af den internationale ordning om godtgørelse og erstatningsansvar inden for rammerne af Den Internationale konvention om erstatningsansvar

I Kommissionens meddelelse til Rådet af 5. marts 2003 (<sup>1</sup>) om opfølgning på virkningerne af Prestige-katastrofen kan man konstatere, at Kommissionen har foreslået en ændring af den internationale ordning om godtgørelse og erstatningsansvar inden for rammerne af Den Internationale konvention om erstatningsansvar med det formål, at de, som er ansvarlige for forureningsepisoder, skal påtage sig det dertil hørende økonomiske ansvar.

Hvordan går det med dette initiativ? Hvilke skridt har medlemsstaterne taget i denne retning?

(<sup>1</sup>) KOM(2003) 105 endelig udg.

**Svar**

(22. juli 2003)

Rådet har ved flere lejligheder i de seneste år givet udtryk for, at det går ind for en eventuel revision af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1992, der regulerer rederens erstatningsansvar for skader ved olieforurening. Rådet opfordrede allerede i december 2000 i sine konklusioner om søfartssikkerhed medlemsstaterne til at overveje at ændre de gældende regler, så det bliver muligt at drage andre parter end rederne til ansvar og indføre ubegrænset ansvar for redere, såfremt disse groft eller med overlæg tilsidesætter deres sikkerhedsforpligtelser. Rådet erkendte ligeledes i den fælles strategi, som det i juni 2001 fastlagde for forhandlingerne inden for rammerne af den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening om oprettelse af en supplerende fond for erstatning af skader ved olieforurening til fordel for ofrene for olieforurening, at der er behov for en vidtgående undersøgelse af spørgsmålene om erstatningsansvar og den erstatning, de berørte parter skal betale for at opveje skader ved olieforurening, og erklærede at medlemsstaterne skulle støtte og aktivt deltage i revisionen af ordningen fra 1992.

Efterfølgende har Det Europæiske Råd i Bruxelles den 21. marts 2003 specifikt anmodet om, at søtransportvirksomheders erstatningsansvar øges gennem en ændring af de relevante bestemmelser i konventionen om det privatretlige ansvar. Rådet (transport, telekommunikation og energi) påpegede endelig på samlingen den 27. marts 2003, at princippet om, at forureneren betaler, er vigtigt i denne forbindelse.

Medlemsstaterne tager på denne baggrund aktivt del i revisionen af den nuværende ordning for skadeserstatning og erstatningsansvar, navnlig i den arbejdsgruppe, som generalforsamlingen for den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening i april 2000 nedsatte med henblik herpå. Der er imidlertid ikke fastsat en frist for vedtagelsen af eventuelle ændringer.

I forbindelse med arbejdsgruppens møde i februar 2003 forelagde to medlemsstater og Europa-Kommissionen et forslag til ændring af den nuværende ordning for skadeserstatning, der giver mulighed for at se bort fra tærsklen for rederens fortabelse af retten til at begrænse sit erstatningsansvar i tilfælde, hvor det er etableret, at rederen har begået en reel fejl, og at kanalisere erstatningsansvaret over på andre end rederen. I et andet dokument foreslår en medlemsstat en tostrengt metode for revision af konventionen om det privatretlige ansvar, der består i, at man går tilbage til en nøje kanalisering, der medfører erstatningsansvar for andre end den registrerede reder, og en forøgelse af ejerens finansielle

forpligtelser med hensyn til finansieringen af den foreslåede supplerende fond for erstatning af skader ved olieforurening. Disse forslag vil blive taget op under de kommende drøftelser i arbejdsgruppen. Det næste møde er planlagt til oktober 2003.

---

(2003/C 280 E/141)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1265/03**  
**af Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) til Rådet**

(3. april 2003)

Om: Resultaterne af beslutningen i Rådet (transport) i december 2002 om indgåelse af aftaler mellem staterne og deres respektive industrier

I Rådet (transport) i december 2002 blev der truffet en beslutning om, at staterne skulle indgå aftaler med deres respektive industrier med det formål at sikre transport af høj kvalitet og forbyde transport af tung fuelolie i tankskibe med enkeltskrog.

Hvilke resultater foreligger der af denne beslutning? Hvilke aftaler har man i de enkelte stater indgået med sine industrier?

**Svar**

(22. juli 2003)

Som det ærede parlamentsmedlem med rette har bemærket, anmodede Rådet i sine konklusioner om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening, der blev vedtaget den 6. december 2002 efter Prestige's forlis, indtrængende medlemsstaterne om at indgå aftaler med deres respektive industrier for at sikre kvalitets-skibsfart og eliminere ældre enkeltskrogede fartøjer, der transporterer svære olier, og opfordrede Kommissionen til at udarbejde en model til en aftale med henblik herpå.

Kommissionen fandt det imidlertid mere hensigtsmæssigt at medtage forbuddet mod transport af svære olier i enkeltskrogede tankskibe i sit forslag til ændring af forordning nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog, der blev forelagt Europa-Parlamentet og Rådet den 20. december 2002, med henblik på at sikre ensartet gennemførelse i hele Fællesskabet.

Rådet har fulgt Kommissionens ræsonnement i dette spørgsmål og nåede frem til en generel indstilling på samlingen den 27. marts 2003 vedrørende dette forslag, herunder et forbud mod transport af svære olier i enkeltskrogede tankskibe.

Således som Kommissionen anførte i sin meddelelse »Rapport til Det Europæiske Råd om opfølgning på virkningerne af Prestige-katastrofen« af 5. marts 2003, lader det til, at industrien er enige i, at fællesskabsretten er det mest hensigtsmæssige middel til at sikre ligebehandling mellem konkurrerende selskaber.

---

(2003/C 280 E/142)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1277/03**  
**af Dana Scallon (PPE-DE) til Rådet**

(4. april 2003)

Om: Uniater i Rumænien

Den 7. februar 2002 kunne det græsk-katolske mindretal (også kaldet katolikker af østlig ritus eller uniater) i Ocna Mures i Transsylvanien, Rumænien, efter at have fået fastslået deres ejendomsret ved domstolene, få deres kirke tilbage.

Få uger senere, den 16. marts 2002, oplyste de, at de var blevet drevet ud af deres kirke af en hob ledet af tre ortodokse præster og hjulpet og bistået af det lokale politi.