



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.3.2000
KOM(2000) 142 endelig

2000/0065 (COD)
2000/0066 (COD)
2000/0067 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

OM SIKKERHED TIL SØS OG OLIETRANSPORT

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olieranskibe med enkeltskrog

(forelagt af Kommissionen)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

OM SIKKERHED TIL SØS OG OLIETRANSPORT

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING

I. BAGGRUND

A : Olietransport ad søvejen

1. Olietransportens betydning
2. Olietankflåder
3. Tankskibsulykker

B : Tankskibes sikkerhed

1. Udvikling inden for tankskibes sikkerhed
2. Svagheder ved det eksisterende system

II. FORSLAG TIL TILTAG

A : Forslag til øjeblikkelige retlige foranstaltninger

1. Havnestatskontrol
2. Klassifikationselskaber
3. Enkeltskrogede og dobbeltskrogede tankskibe

B : Forslag til fremtidige foranstaltninger

1. Øget gennemsigthed
2. Overvågning af søfart
3. Udvidelsen
4. Mod en europæisk struktur for sikkerhed til søs
5. Ansvarliggørelse af alle berørte parter

C : Frivillig aftale med industrien

KONKLUSION

BILAG

I A Ulykker med olietankskibe

I B Tankskibe med dobbeltskyg- eller tilsvarende design

FORSLAG TIL RETSAKTER

- I. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF vedrørende havnestatskontrol.**
- II. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 94/57/EF vedrørende klassifikationselskaber.**
- III. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedrørende fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskyg- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskyg.**

INDLEDNING

1. Den 12. december 1999 brækkede olieskibet ERIKA i to stykker 40 sømil syd for Bretagnes spids. ERIKA var et olietankskib med enkeltskrog, 25 år gammelt, det førte Maltas flag og var chartret af TOTAL-FINA. Det transporterede 30 000 tons råolie, hvoraf 10 000 tons spildtes i havet. Ca. 400 km kyst blev forurenede af olie, som har forårsaget store skader for dyrelivet, plantelivet og for fiskeri og turisme, samt muligvis for befolkningens sundhed.

Det er ikke første gang en sådan ulykke har fundet sted ved Den Europæiske Unionens kyster. Man husker bl.a. forlis af olietankskibene Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco-Cadiz, Tanio, Aegean Sea og Braer.

Det må understreges, at 70% af EU's olieimport foregår langs Bretagnes og Kanalens kyster, hvilket forklarer, at det altid er de samme områder, som lider under ulykkerne. Hvis en sådan ulykke fandt sted i Middelhavet, ville følgerne være lige så katastrofale.

Offentligheden tolererer ikke længere sådanne ulykker, hvilket fremgår af reaktionerne på ERIKA's forlis. Der er nu en vilje til en stringent indsats på fællesskabsplan, hvilket bl.a. er blevet udtrykt af Europa-Parlamentet¹ og af Ministerrådet².

2. Man må konstatere, at den traditionelle ramme for international indsats, hvad angår sikkerhed til søs via den internationale søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) ikke er tilstrækkelig til effektivt at angribe årsagerne til disse katastrofer. IMO's indsats er begrænset af et væsentligt handikap: manglende midler til tilstrækkelig kontrol med, hvorledes reglerne anvendes rundt omkring i verden. IMO's regler anvendes således ikke med samme stringens alle steder. Dette problem vokser i takt med udviklingen inden for søtransport den sidste snes år, som bl.a. har ført til anvendelsen af "bekvemmelighedsflag", hvoraf nogle ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til internationale konventioner.

Dette er grunden til at Rådet efter Amoco-Cadiz-katastrofen i 1978 anmodede Kommissionen om fremsætte forslag om kontrol med og nedskæring af olieforurening. Der blev forelagt et ambitiøst forslagsprogram, som i sidste ende blot medførte vedtagelse af formelle erklæringer eller resolutioner, som tilskyndede medlemsstaterne til at ratificere OMI's og ILO's konventioner. Der blev dog vedtaget et direktiv, som fastsætter minimumskrav for bestemte tankskibe.

Når den største ophidselse efter en tankskibsulykke havde lagt sig, kunne man konstatere, at medlemsstaterne har en tendens til at undgå bindende foranstaltninger på fællesskabsplan, især da beslutninger kun kunne træffes enstemmigt.

¹ Europa-Parlamentets beslutning af 20.1.2000 og 2.3.2000.

² Rådets møde "Generelle Anliggender", den 24.2.2000.

3. Først midt i 90'erne da der kunne træffes beslutninger med kvalificeret flertal, vedtog Rådet de første elementer inden for en fælles søfartspolitik, bl.a.:
- tilrettelæggelse på fællesskabsplan af en strengere gennemførelse af de internationale konventioner
 - vedtagelse af specifikke EF-bestemmelser på områder, hvor der ikke findes IMO-bestemmelser, eller hvor disse er utilstrækkelige.

ERIKA's forlis viser, hvor stor en fare gamle skibe udgør og også, at den eksisterende retsramme - som i øvrigt ikke anvendes korrekt i medlemsstaterne, bl.a. hvad angår antallet af inspektioner i havnene - bør styrkes på et specifikt EF-grundlag, som går længere end OMI-kravene. Man kunne konstatere samme tendens efter Exxon Valdez-katastrofen, idet retsrammen på føderalt plan er blevet strammet.

Kommissionen foreslår derfor en serie foranstaltninger, som kan få umiddelbar virkning. Endvidere mere komplicerede foranstaltninger på lang sigt, og den har til hensigt at fremsætte endnu en række forslag i denne forbindelse ved årets slutning.

4. Hvad angår retsforanstaltninger på kort sigt, forelægger Kommissionen ved nærværende meddelelse Parlamentet og Ministerrådet tre foranstaltninger:
- For det første øget kontrol med fartøjer, der anløber Fællesskabets havne, dvs. strengere foranstaltninger over for substandard fartøjer. **Det foreslås, at forbyde adgang til EU's havne for fartøjer, der er over 15 år gamle, som er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de to foregående år, og som forekommer på en "sort liste"**, som Kommissionen offentliggør hvert halve år. Inspektion af skibene, bør i øvrigt øges i takt med skibets alder og skal systematisk omfatte en af ballasttankene. Skibene skal sende en række oplysninger, før de anløber en havn, for at inspektioner kan forberedes effektivt. Medlemsstaterne bør forpligte sig til at inspicere skibene oftere og mere grundigt for at undgå, at der ikke opstår "bekvemmelighedshavne" bl.a. ved at ansætte og uddanne flere skibsinspektører.
 - Det andet forslag vedrører **strengere kontrol med klassifikationselskaberne**, som medlemsstaterne giver beføjelse til at kontrollere skibenes kvalitet. Kommissionen forbeholder sig ret til gennem en forenklet procedure at suspendere eller tilbagetrække klassifikationselskabers anerkendelse, hvis de har udvist forsømmelighed. Det er afgørende at klassifikationselskaberne udviser gode resultater, hvad angår **sikkerhed og foreureningsforebyggelse** for at opnå og beholde anerkendelse på EF-plan. Endvidere skal de anerkendte organisationer opfylde **strengere kvalitetskrav**, herunder forpligtelse til at følge bestemte **procedurer, når et skib ændrer klasse**, f.eks. skal **hele skibets dossier** sendes til det nye klassifikationselskab.
 - Endelig foreslås det generelt at **forbyde olietankskibe med enkeltskrog** efter en tidsplan, der er på linje med USA's tidsplan (2005, 2010, 2015, alt efter tonnage).

Disse tre forslag udgør et hele, og vedrører ikke blot olietankskibe, men også andre skibe, der transporterer farlige eller forurenende stoffer. De oplysninger, der indhentes ved havnestatskontrol eller ved klassifikationselskabernes syn udbredes generelt, navnlig via databanken EQUASIS, således at der foreligger systematisk kendskab til et skibs tilstand, og så den enkeltes ansvar klart kan etableres i tilfælde af ulykker.

5. I anden tape planlægger Kommissionen supplerende forslag på følgende områder:

- **Systematisk informationsudveksling mellem alle aktører på søfartsområdet bl.a. ved at styrke EQUASIS-systemet.** Man må i denne forbindelse undersøge hvilke brancher (redere, assurandører, klassifikationsselskaber) er villige til at udvise maksimal gennemsigtighed.
- **Bedre overvågning af navigation til søs, navnlig de zoner, hvor sejlads med af olietankskibe er tættest.** Udover forpligtelse til "deklarering", som er fastsat i et forslag fra Kommissionen af december 1993, og som endnu ikke er vedtaget af Rådet, bør man undersøge mulighederne for overvågning af de farligste skibe uden for territorialfarvandene. Medlemsstaterne har altid været tilbageholdende vedrørende disse spørgsmål, idet de har påberåbt sig potentielle konflikter med international havret.
- **Eventuel oprettelse af en europæisk struktur for sikkerhed til søs** hvis hovedopgave skal være at kontrollere tilrettelæggelsen og effektiviteten af national kontrol for at sikre større ensartethed.
- **Udvikling af erstatningsansvar for de forskellige aktører inden for olietransport ad søvejen.** Erstatningsansvarsordningen fungerer på nuværende tidspunkt i henhold til internationale konventioner. Kommissionen har til hensigt for det første at arbejde for en forøgelse af de kollektive erstatningsordninger af typen IOPCF, og for det andet at fastslå princippet om transportørens og af lastens ejers ansvar.

6. Bedre sikkerhed inden for søtransport foregår ikke blot gennem lovgivning. Der må også fastsættes bestemmelser, der ofte er meget tekniske, og man må forene EU's forpligtelse til at beskytte miljøet med dets erhvervsmæssige interesser - evnen til at forny flåden - og internationale interesser. Den Europæiske Union er en af verdens førende handelsmagter, og kan ikke forholde sig passivt over for ensidede foranstaltninger, som kan være i modstrid med dens aktiviteter rundt omkring i verden, da størstedelen af den europæiske flåde driver handelssejladts udelukkende mellem havnene i tredjelande.

Før den foreslår nye retsakter, minder Kommissionen i denne meddelelse om, at mange af de foranstaltninger, der er blevet vedtaget, navnlig på socialt plan (uddannelse af søfolk osv.) endnu ikke er blevet korrekt gennemført. En del af de tekster, der allerede er vedtaget, er enten endnu ikke gennemført i national ret eller de anvendes ukorrekt og er genstand for flere overskridelsesprocedurer.

Kommissionen må beklage den udbredte anvendelse af bekvemlighedsflag, men må acceptere, at en stor del af de skibe, der kontrolleres af europæiske selskaber, har tredjelandes flag af skattemæssige årsager. Kommissionen mener, at man under tiltrædelsesforhandlingerne mellem Cypren og Malta må kræve, at disse lande anvender EF's bestemmelser om sikkerhed til søs allerede før tiltrædelsen.

7. Kommissionen foreslår, for at handle hurtigst muligt og at undgå en ny ERIKA-type katastrofe og uden at afvente vedtagelsen af den første pakke direktiver, at olieselskaberne ved en **frivillig aftale** forpligter sig til ikke mere at chartre tankskibe, som er over 15 år gamle (undtagen, hvis sådanne skibe er i tilfredsstillende stand, og dette er vist ved passende kontrol) og at træffe andre foranstaltninger for at forbedre sikkerheden. Drøftelserne om denne frivillige aftale bør også afspejle forbedret reform af olieselskabernes erstatningsansvarsordning.
8. Denne pakke foreslåede foranstaltninger har til formål at forbedre forebyggelse af ulykker af ERIKA-typen og således forbedre beskyttelse af havmiljøet og af kystmiljøet. Kommissionen minder om, at man har planlagt foranstaltninger til at bekæmpe forurening i den fælles holdning, der blev vedtaget af Rådet den 16. december 1999 om Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om fastsættelse af en fællesskabsramme for samarbejde inden for utilsigtet eller fortsættelig havforurening (2000-2006).
9. Ud over de i denne meddelelse foreslåede foranstaltninger mener Kommissionen, at den voksende forekomst af driftsforurening forårsaget af alle typer skibe og faren for alvorlig forurening med bunker oil i tilfælde af ulykker også giver anledning til betænkeligheder. Den har derfor til hensigt at undersøge forebyggende fællesskabsinitiativer i denne forbindelse.

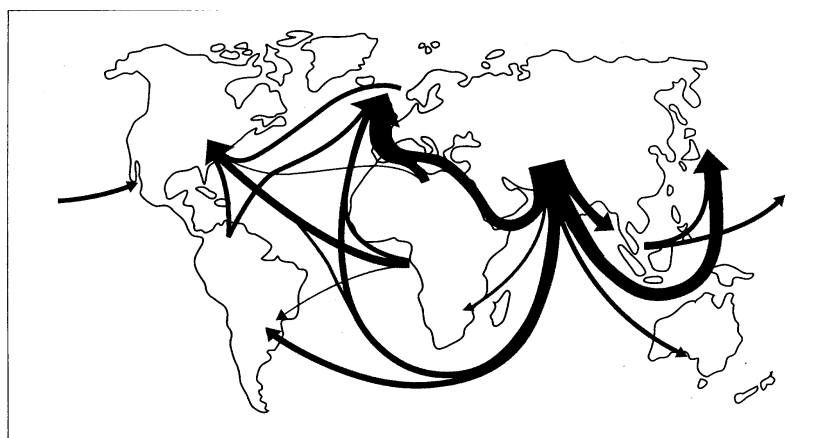
I: BAGGRUND

A: OLIE TRANSPORT AD SØVEJEN

1. Olie transportens betydning

(a) Oliebevægelser på verdensplan

På verdensplan transporteres mere olie end noget andet produkt. I 1998 beløb den samlede mængde råolie og raffinerede produkter, der blev transporteret ad søvejen, sig til over 2 000 mio. ton³ eller 40% af den samlede mængde fragt transporteret ad søvejen beregnet efter vægt.



De vigtigste søruter for råolie udgår fra de væsentlige naturoliekilder: Mellemøsten/Golfen til Sydøstasien, Japan/Sydkorea, Europa og USA; fra Nordafrika til Europa og fra Caribien til USA

EU's oliehandel er den største i verden med en import af råolie på ca. 27% af handelen på verdensplan, mens USA importerer 25%. Oliehandel opdeles stort set i råolie og i raffinerede produkter. Beregnet i tonnager udgør råolie ca. 3/4 af handelen på verdensniveau (1 590 mio. ton) mens raffinerede produkter beløber sig til 1/4 (430 mio. ton).

90% af oliehandelen i Den Europæiske Union (inden for og uden for EU) transporteres ad søvejen. Resten transporteres med rørledning, over land og ad de indre vandveje.

Der forventes i de kommende år en fortsat vækst inden for tankskibtransport på grund af øget efterspørgsel på produkter som følge af de økonomiske markeders forventede vækst.

(b) Oliebevægelser i EU

EU-oliehandel ad søvejen er særlig vigtig. Efterspørgslen på olie i EU er ca. 640 mio. tons, men ca. 800 mio. tons om året transporteres til, fra og mellem fællesskabshavne. Dette omfatter ikke handel inden for de enkelte staters grænser.

Ca. 70% tankskibssejls i EU foregår langs de atlantiske og nordeuropæiske kyster. De resterende 30% foregår i Middelhavet. Opdelingen mellem råolie og raffinerede produkter i disse to zoner er ca. 2/3-1/3.

³ EUROSTAT og OECD/IEA statistikker, Journal de la Marine Marchande

Anden tankskibstrafik foregår også gennem EU's farvande, men disse tankskibe anløber ikke europæiske havne. I Middelhavet foregår der f.eks. sejlads fra Mellemøsten gennem Gibraltarstrædet.

(c) Handelsmønstre for råolie i EU

Import af råolie til EU sker hovedsageligt fra Mellemøsten og fra Nordafrika, mens eksport fra oliefelterne i Nordsøen stort set sker til Nordamerika.

Handelsmønstrene styres hovedsagelig af havnenes og raffinaderiernes beliggenhed, da raffinaderierne modtager al importeret råolie og leverer olieprodukterne. De største oliehavne i EU er Rotterdam (som håndterer 100,8 mio. ton råolie om året), Marseille (48,3 mio. ton), Le Havre (37,0 mio. ton), Trieste (35,7 mio. ton) og Wilhelmshaven (32,6 mio. ton).

De større tankskibe dominerer handelen med råolie. Olie til Europa fra Mellemøsten transporteres normalt med meget store råolietankskibe⁴ (Very Large Crude Carriers - VLCC) med en tonnage på over 200 000 ton dødvægt (tdwt)⁵ som sejler rund om Afrika eller gennem Suez-kanalen med "Suezmax"-tankskibe på mellem 120-140 000 ton dødvægt.

(d) Handelsmønstre for olieprodukter i EU

Olieprodukthandelen er mere kompliceret, idet den omfatter import til eller eksport fra EU, handel inden for EU's grænser og indenlandshandel. Den samlede produkthandel beløber sig til ca. 205 mio. ton om året.

Import og eksport tilsammen til og fra EU beløber sig til i alt 135 mio. ton, mens handel inden for EU's grænser beløber sig til i alt 70 mio. ton. Handelen med olieprodukter i Nordsøområdet er særlig tæt. De anvendte tankskibe er normalt noget mindre (5-50 000 tons dødvægt "handysize product tankers".)

Det er vanskeligt at sætte tal på, hvor mange produkttankskibe, der sejler i EU's farvande på et givet tidspunkt, fordi der er så store udsving. Antallet kan groft anslås til ca. 1 500 til 2 000 fartøjer, idet de fleste er af mindre størrelsesorden. Denne sektor spiller en afgørende rolle ved distribuering af olieprodukter i EU.

Olieprodukterne opdeles endvidere i såkaldte "sorte produkter" (bitumen, svær brændselsolie osv.) og "hvide produkter" (petroleum, benzin osv.). Mange hvide produkter er meget brændbare og transporteres i moderne tankskibe med anvendelse af sidste nye teknik. Sort olie er langt mindre brændbar og eksplosiv og transporteres regelmæssigt i ældre tankskibe, hvis økonomiske liv næsten er udløbet.

"Sorte produkter" er ganske vist mindre farlige i sig selv, men det må bemærkes, at de kan være langt mere forurenende i havet end "hvide produkter" eller endog råolie, som i høj grad forsvinder ved fordampning⁶.

ERIKA var et produkttankskib på 35 000 tons, som transporterede svær brændselsolie ("sort produkt").

⁴ Eller Ultra Large Crude Carrier (ULCC) på over 300 000 ton dødvægt

⁵ Dødvægt er den sammenlagte vægt af last, brændstof og provision på et skib.

⁶ Der kan forekomme utilsigtet olieudslip fra andre skibe end tankskibe, idet disse skibe fører store mængder fuel oil i fyrrum. Dette aspekt behandles ikke i denne meddelelse, men det drejer sig om stor risiko, som allerede er bragt på bane i IMO.

2. Olietankflåder

Verdensflåden

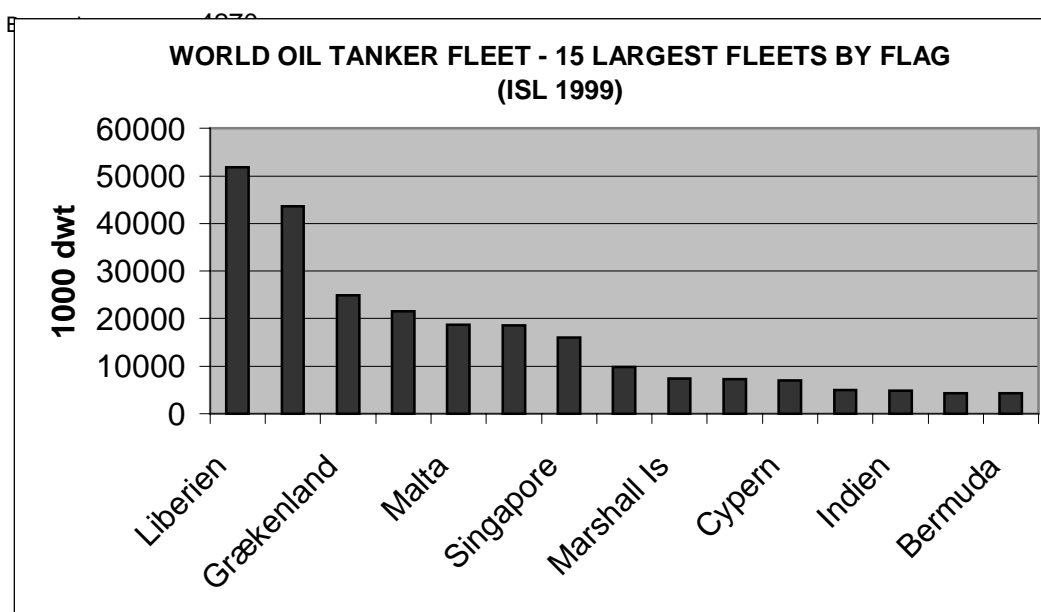
Efter at have etableret oliehandelens størrelse på både globalt plan og inden for Fællesskabets grænser må vi se nærmere på olietankflåde som sådan⁷.

Verdens tankflåde kan stort set opdeles i olietankskibe (råolie og olieprodukter), kemikalietankskibe og tankskibe til flydende gas. Beregnet i tonnage er olietankflåden langt den største. Denne sektor er faktisk den største af alle skibssektorer og tæller verdens største skibe.

Verdens olieskibstankflåde talte den 1. januar 1999 til 7 030 skibe⁸ med i alt 289 mio. ton dødvægt. Dette repræsenterede 38,5% af hele verdens handelsskibe i tonnage.

Den gennemsnitlige alder af tankflåden på verdensplan var i 1999 18 år (sammenlignet med 16,7 år i 1995). 41% (2 939 skibe) af den samlede verdensflåde blev bygget før 1979, dvs. de er nu over 20 år gamle. Beregnet i tonnage udgør disse 36% af den samlede tankskibstonnage.

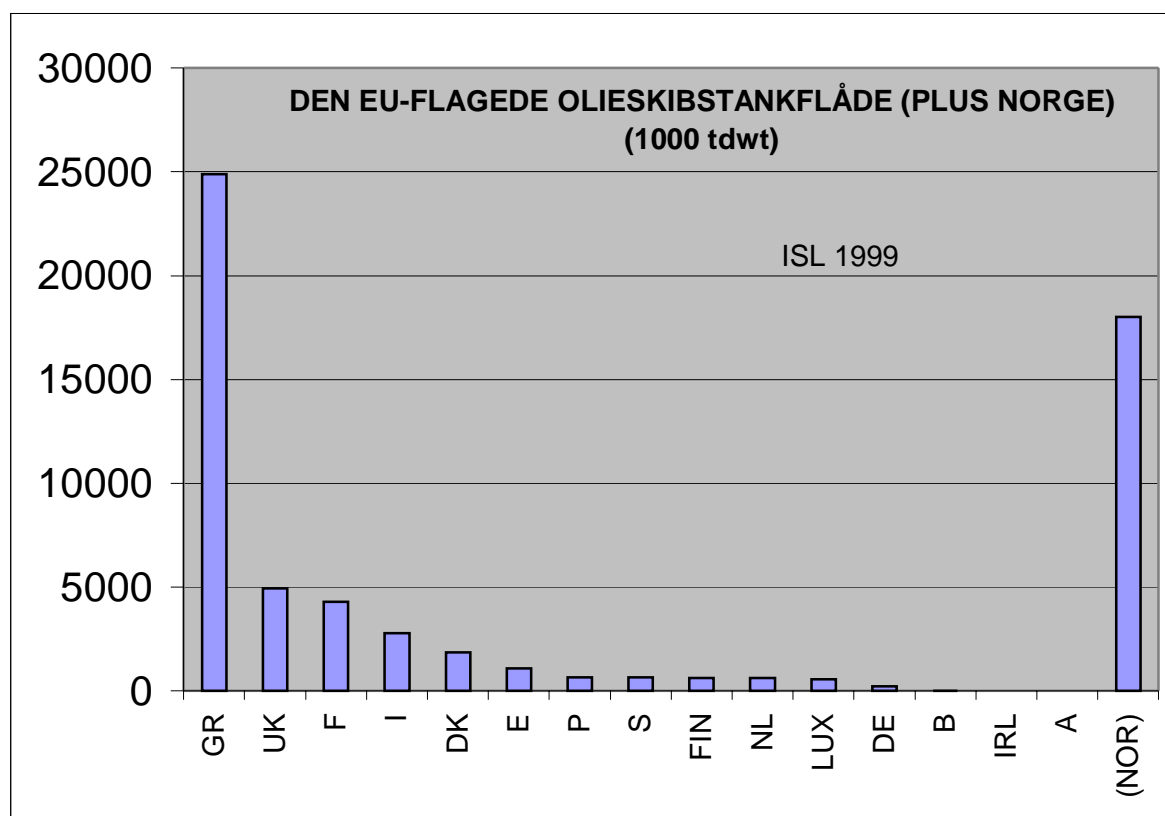
Verdens 15 største olietankflåder, som repræsenterer 85% af den samlede tonnage, vises på følgende skema.



⁷ Kilder: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Bremen, Yearbook og forskellige eksemplarer af FOCUS 1999, ISL Merchant Fleet Data Base (samlinger der bygger på kvartalsmæssige ajourføringer fra LMIS); Institute of Shipping Analysis (ISA), Gothenburg; GD TREN Statistics Pocket Book.

⁸ Skibe på 300 bruttoton og derover.

EU's flåde



De olietankskibe der er registreret i EU består af 855 tankskibe⁹ på i alt 43,2 mio. ton dødvægt og repræsenterer ca. 14,9% af verdensflåden. Det skønnes dog, at selskaber, der er etableret i EU, kontrollerer ca. 35% af verdens olietanksskibflåde¹⁰. EU-interesser anvender ofte flag fra Liberia, Panama, Cypern, Malta og Bahamas.

Den gennemsnitlige alder af den EU-registrerede olietankflåde, var i 1999 19,1 år (18,9 i 1995) hvilket er over gennemsnitsalderen på verdensplan. Over 45% af den EU-registrerede flåde er over 20 år gammel (beregnet på grundlag af antal skibe).

Mange EU-flagede og -kontrollerede tankskibe beskæftiger sig med "cross-trading", dvs., at de sejler mellem andre lande, end de lande, hvori de er registreret. F.eks. mellem Mellemøsten og Japan, og de anløber sjældent eller aldrig EU's havne.

Det bør også bemærkes, at verdens 6. største tankskibsflåde er registreret i Norge (18 mio. ton), hvilket betyder, at den EØS-flagede tankskibsflåde repræsenterer over 20% af verdens samlede tankskibsflåde.

⁹ Danmark omfatter: DOR, DIS, Færøerne og Grønland. Frankrig omfatter Kerguelen, New Caledonia, Fransk Polynesien, Martinique, Guadeloupe, St.Pierre et Miquelon, Mayotte, Reunion, Wallis og Fortuna-øerne, Fransk Guyana. Nederlandene omfatter: De Nederlandske Antiller og Aruba. Portugal omfatter: Madeira (og Macao). Spanien omfatter: De Canariske Øer. UK omfatter: Øen Man, Kanaløerne, De Britiske Jomfruøer, Montserrat, St.Helena, Turks- og Caicos-øerne, Anquilla og Falkland-øerne.

¹⁰ Etableringslandet for det selskab (moderselskabet), der ejer den kontrollerende interesse i flåde.

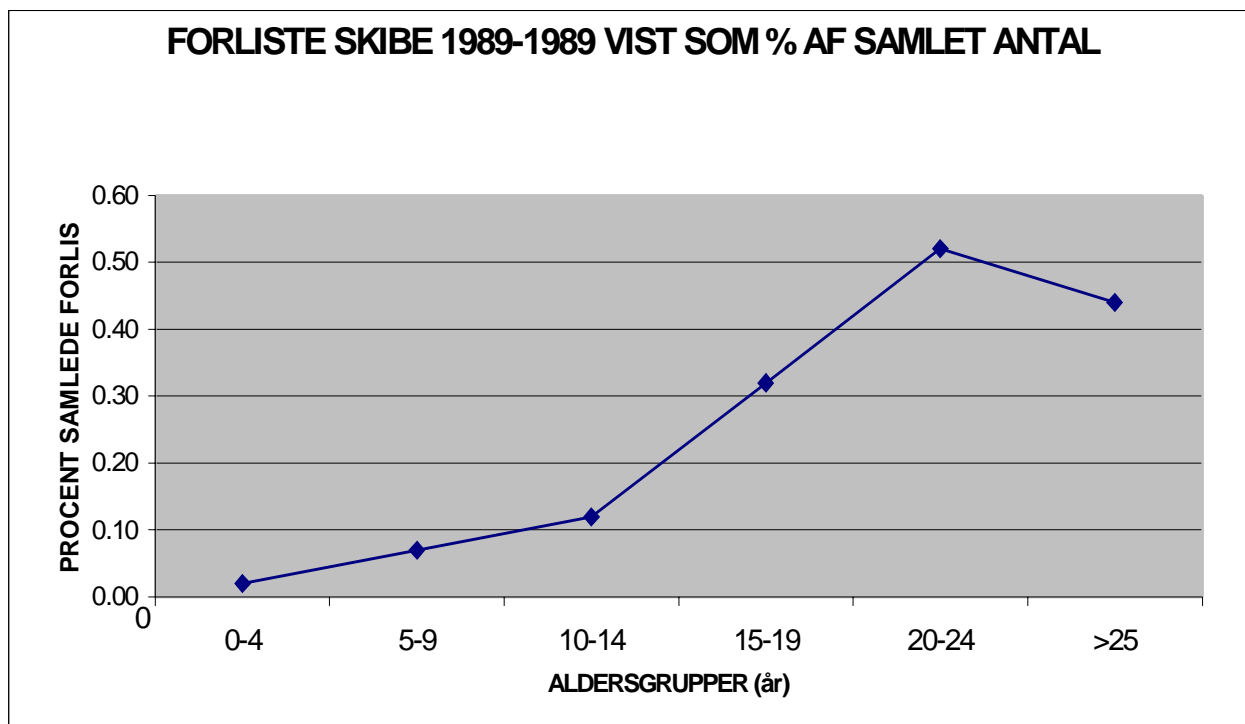
3. Tankskibsulykker

Mellem januar 1992 og marts 1999 gik i alt 593 handelsskibe tabt (ca. 8 mio. ton dødvægt). 77 af disse skibe var tankskibe, som - selv om de kun tegner sig for 13% af det samlede antal - repræsenterer 31% af tonnagen.

Sammenlignet med tankskibes andel af verdensflåden (18,2% af antal skibe og 38,5% i tonnage) ser det ud til, at sikkerheden er relativt god. Bilag 1 viser et resumé over de større tankskibsulykker i EU's farvande. Selv om de fleste af de værste ulykker fandt sted ved EU's nordlige og vestlige kyster, må det understreges, at tankskibsulykker i Middelhavet kan medføre usædvanligt store farer for miljø og handel.

Ulykker tilskrives ofte menneskelige fejl (f.eks. ukorrekt navigation eller lodsning). Andre årsager er struktursvigt, brand og eksplosion.

Der er generelt en sammenhæng mellem alder og ulykker, når det gælder skibe. Følgende tabel viser procentdelen af skibe, der er gået tabt mellem 1989 og 1998 efter alder:

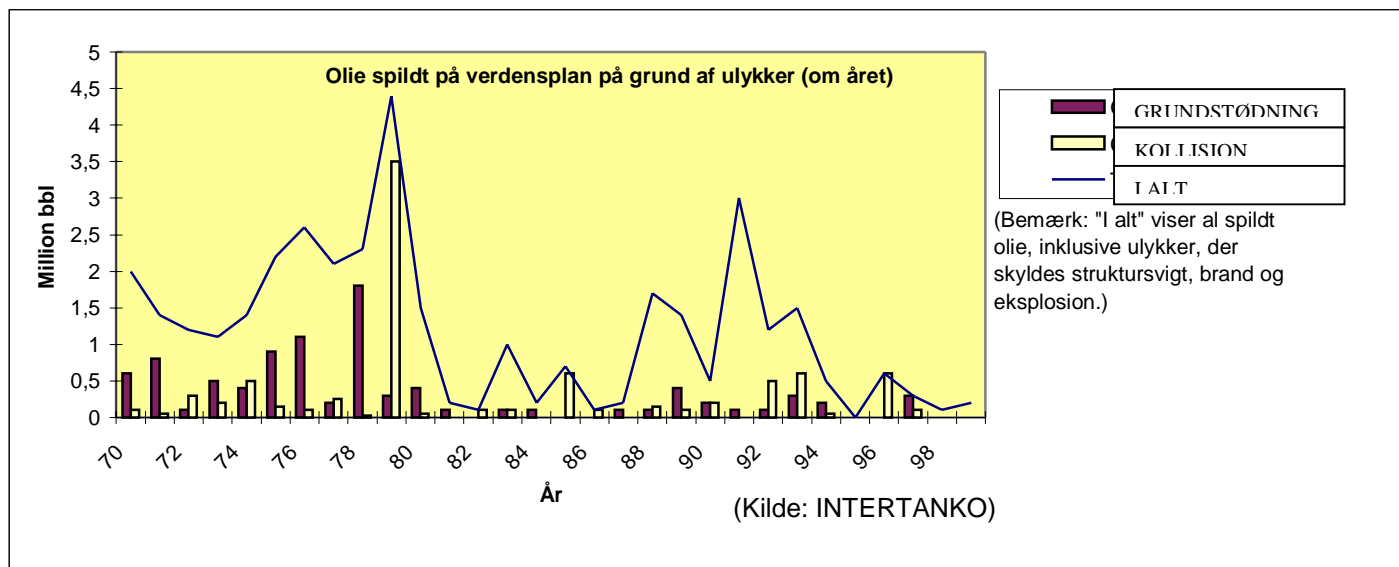


Tallene i bilag 1 viser endvidere, at i 60 ud af 77 tankskibsulykker mellem 1992 og 1999 var skibet over 20 år gammelt. Mange af de tankskibe, der er involveret i større forureningsulykker i Europa på grund af grundstødning, var dog af relativt nyere dato¹¹.

Struktursvigt er den anden væsentlige grund til større forureningsulykker, og der hersker voksende betænkelighed i denne forbindelse.

¹¹ Selv om denne meddelelse beskæftiger sig med tankskibsulykker og den deraf følgende forurening, bør det bemærkes at den største kilde til tankskibsforurening er driftsforurening, f.eks. rensning af tanke og afskaffelse af lastrester. IMO har truffet en række foranstaltninger, som har medført en nedskæring af denne type forurening, og tilvejebringelse af tilstrækkelige modtagefaciliteter i alle tankskibshavne kommer til at medføre yderligere nedskæringer. Det foreslåede direktiv om modtagefaciliteter i havne for skibsproduceret affald og lastrester behandler dette problem i Europa. Fælles holdning (EF) nr. 2/2000.

Der har været flere tilfælde med alvorlige struktursvigt, idet den værste er **Betelgeuse-**eksplosionen, der skyldtes brud på skroget brækkede i Brantry Bay, Irland, i 1979, hvorved 50 mennesker blev dræbt. **Nakhodka** havde omtrent samme skæbne som **ERIKA** ud for Japans kyst i 1997, da hun brækkede i to stykker med en last bestående af svær brændselolie, hvilket medførte udbredt forurening.



I disse ulykker betragtede man korrosion i ballasttankene som en bidragende faktor. I samme måned som **ERIKA** løb det russiske tankskib **Volgoneft 248**, som også transporterede svær brændselolie, på grund af dårligt vejr og gik i stykker ud for Istanbul, hvilket forårsagede en større forureningsulykke.

De foranstaltninger, der er blevet truffet for at forbedre sikkerheden og formindske forureningen på grund af disse ulykker, har medført en betydelig nedgang både i ulykker og i olieforurening. Der er dog ingen grund til at hvile på laurbærerne. Siden **Torrey Canyon** ulykken har reaktionen hos europæiske borgere ændret sig skarpt fra at være en modstræbende accept af, at forurening er den pris vi betaler for økonomisk udvikling, til intolerance og vrede. Det må understreges, at ingen anden type søfartsulykke nogensinde har medført beskadigelse af så store områder havmiljø og har påvirket så mange menneskers liv og erhverv. **Selv om man med glæde kan konstatere den positive tendens vedrørende tankskibes sikkerhed, er der dog ganske klart mere der kan gøres, og som skal gøres, for at forsøge at eliminere ulykker af denne art.**

B – TANKSKIBES SIKKERHED

1. Udvikling inden for tankskibes sikkerhed

Efter en række meget alvorlige olieudslip, der var forårsaget af tankskibsulykker, blev der truffet forskellige strenge foranstaltninger på internationalt plan for at forbedre sikkerhedskravene. Betydningen af disse foranstaltninger genspejles i de senere ulykkesstatistikker.

(a) IMO lovgivning

Efter **Torrey Canyon**-ulykken i 1967 blev der indlysende, at den hurtige vækst i tankskibstrafik og skibenes størrelse udgjorde en reel trussel for miljøet. Det var klart, at yderligere foranstaltninger var påkrævet for at forebygge olieforurening fra tankskibe og også for at forbedre erstatningssystemet i forbindelse med sådanne ulykker.

Den handlingsplan IMO udarbejdede efter **Torrey Canyon** medførte en række konventioner, der dækkede de juridiske og driftsmæssige problemer, ulykken havde understreget. Man dækkede både utilsigtet forurening og det vigtige spørgsmål forbundet med driftsforurening.

Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL)¹² blev vedtaget i 1973. Konventionen sigter på at dække al forurening, der skyldes skibe, ikke blot olie, men også kemikalier, spildevand, affald og andre skadelige stoffer. Det seneste bilag, der er blevet vedtaget, dækker luftforurening fra skibe.

Blandt de foranstaltninger der blev vedtaget under MARPOL var "Crude Oil Washing", som eliminerer behovet for at vaske lasttanke med havvand. Der blev indført systemer med inert gas på olietankskibe for at forebygge antænding i lastrum. En anden foranstaltning var indførelse af separate ballasttanke (SBT). Foranstaltningerne indgik i protokol af 1978 til konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 (SOLAS protokol af 1978) og protokol af 1978 til MARPOL-konventionen af 1973.

Efter **Exxon Valdez** ulykken i 1989 blev der indført yderligere krav i MARPOL om at udfase tankskibe med enkeltskrog og erstatte dem med skibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design (for yderligere enkeltheder se del II, A.3)

(b) Foranstaltningerne, der er blevet truffet i EU

Der er også blevet truffet en række foranstaltninger på EF-plan, hvad angår sikkerhed og forurening samt inspektion af skibe. De bygger i høj grad på eller supplerer de internationale IMO-bestemmelser. Direktivet om havnestatskontrol¹³ dækker inspektion af alle skibe og indeholder specifikke krav vedrørende inspektion af tankskibe. Direktiv 94/57/EF fastsætter fælles regler og standarder for inspektion af skibe og for klassifikationselskaber samt for myndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed¹⁴.

IMO-resolutionen om tonnage-måling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke (SBT) gennemføres i en forordning¹⁵, som fastsætter, at skibe med SBT har nedsatte havneafgifter.

Fartøjer, der transporterer farligt eller forurenende gods til og fra EU-havne, skal indberette detaljer vedrørende deres last i henhold til direktiv 93/75/EØF¹⁶.

¹² IMO's internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973 som ændret ved protokollen af 1978 (MARPOL 73/78)

¹³ Rådets direktiv 95/21/EF af 19.6.1995.

¹⁴ Rådets direktiv 94/57/EF af 22.11.1994.

¹⁵ Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994

¹⁶ Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993.

Det foreslåede direktiv om modtagefaciliteter i havne for skibsproduceret affald og lastrester¹⁷ har til formål at sikre, at bestemmelserne i MARPOL i henhold til hvilke havne skal stille modtagefaciliteter til rådighed, overholdes.

(c) Driftsforanstaltninger

Der er blevet truffet en række vigtige foranstaltninger inden for IMO, som medvirker til at reducere mulighederne for at skibe støder på grund eller kolliderer under sejladsen. I områder med tæt trafik har man vedtaget ordninger til at holde trafikken adskilt. Disse ordninger fastsætter ensrettede trafikkorridorer, og reducerer således mulighederne for at skibe lider en direkte kollision (f.eks. Dover-strædet). Sådanne ordninger sikrer også, at sejladsen foregår tilstrækkeligt langt fra kysten (f.eks. Ushant). Indførelse af sådanne ordninger har i høj grad reduceret antallet af kollisioner i de områder, hvor de er blevet indført.

Navigationsudstyr er blevet mere pålideligt og præcist. Radar kan nu automatisk bestemme andre skibes position og det er langt nemmere for navigatøren at vurdere en kollisionstrussel. Præcisionsnavigation med anvendelse af satellitteknologi (GNSS) giver en kontinuerlig, præcis angivelse af skibets position. Dette reducerer i høj grad muligheden for at støde på grund under sejladsen.

Der indføres yderligere forbedringer på det tekniske område. Navigationspræcision forbedres f.eks. yderligere ved indførelse af "Electronic Chart and Information Systems" (ECDIS) og udvikling af GALILEO, det globale navigationssystem. Transpondere på skibe (AIS) gør det muligt at identificere skibene fra kysten og giver også navigatørerne bedre oplysninger, hvad angår præcis vurdering af kollisionsfarer. Vejrudsigter er blevet mere præcise, og rutelægning efter vejret kan medføre færre skader og økonomiske besparelser.

(d) Uddannelse og det menneskelige element

"Den menneskelige element" har været en stor bidragende faktor i mange ulykker. Besætningens uddannelse og faglige kompetence blev anerkendt som værende af afgørende betydning for at forbedre sikkerhed til søs og IMO-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW 78) blev vedtaget. Begrænsningerne heraf måtte dog hurtigt erkendes, og der blev foretaget en streng revision af konventionen, som udmundede i den reviderede SDTW-konvention, som trådte i kraft i 1997.

Udviklingen af tekniske undervisningsmidler, f.eks. simulatorer, har medvirket til at forbedre uddannelsesordninger for sømænd, så de bliver mere effektive.

Der er også blevet vedtaget en række ILO-regler om arbejds- og leved forhold om bord på skibe. Den mest nylige, som omfatter tilrettelæggelse af arbejdstider om bord, behandler træthed, som betragtes som en stadig voksende bidragende faktor i ulykker til søs. Kommissionen følger fortsat med stor interesse arbejdet inden for ILO med henblik på at nå til en hurtig afslutning af forhandlingerne om sømænd, der efterlades, dør eller kommer til skade.

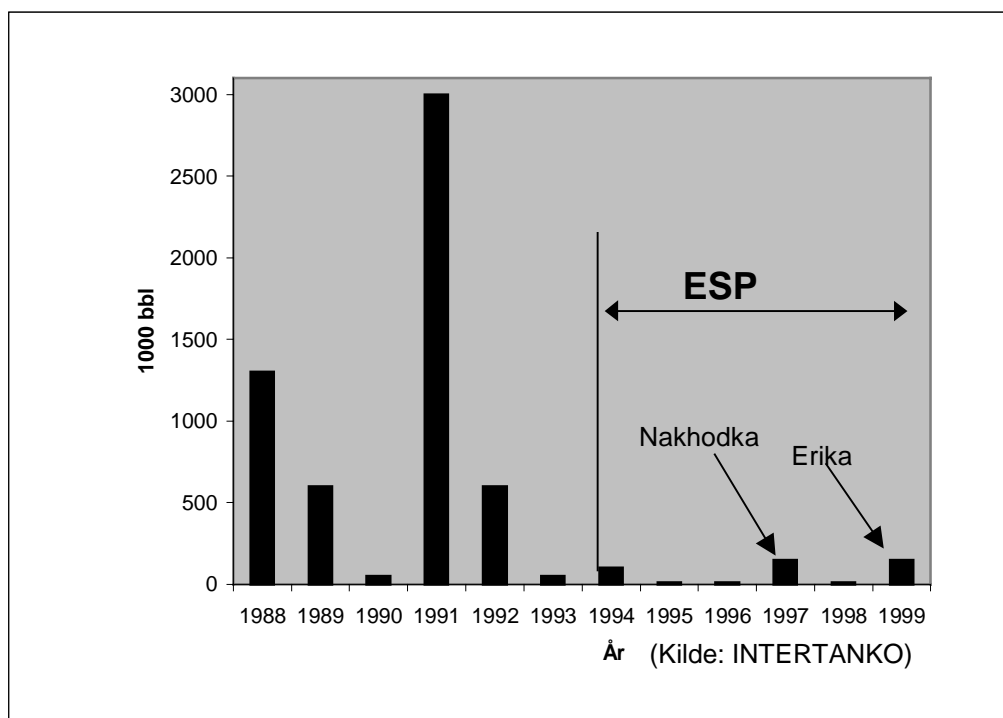
Endnu et vigtigt instrument, den internationale kode for sikker skibsfart (ISM-koden) blev obligatorisk i 1998. ISM-koden fastsætter bestemmelser for sikker praksis for skibsfart, et

¹⁷ Fælles holdning (EF) nr. 2/2000.

sikkert arbejdsmiljø, og kræver beskyttelse mod identificerede farer. Den indeholder også bestemmelser for løbende forbedring af personalets ledelsesfærdigheder, navnlig hvad angår sikkerhed og reaktion i beredskabssituationer.

(e) Strukturelle forbedringer

En omhyggelig overvågning af skibes struktur og stress på skroget har ført til nedskæring af tab på grund af struktursvigt. Forbedret stressovervågningsudstyr og præcise lastningscomputere har medvirket til at sikre, at stress holdes inden for tilladelige grænser. MARPOL kræver, som en ekstra kontrol af ældre tankskibes tilstand, fra 1993 et udvidet inspektionsprogram (Enhanced Survey Programme - ESP), som skal udføres på råolietankskibe på over 20 000 t og olieproduktskibe på over 30 000 t. Dette kræver en langt strengere inspektion af tankskibets skrog end tidligere. IMO-retningslinjer specificerer enkelthederne ved sådanne inspektioner, som bliver strengere med skibets alder. Anvendelsesområdet blev senere udvidet, så ISP-bestemmelser fra 1996 også gælder for alle tankskibe på over 500 t. ESP har haft stor betydning for nedskæring af tab og ulykker, der medfører forurening. Dette fremgår klart af følgende illustration:



Olieudslip – Olieudslip på grund af struktursvigt, brand og eksplosioner

(f) Nye design for tankskibe¹⁸

Nøgleaktionen inden for det femte rammeprogram om landtransport og søfartsteknologi er rettet mod forbedringer af effektivitet, sikkerhed og miljøaspekter i skibe.

Tankskibe, der er bygget efter 1996, skal i henhold til MARPOL bygges med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, og enkeltskrogede tankskibe udfases. Dobbeltskrogede skibe vil medføre en betydelig nedskæring af forureningsfare, navnlig når det drejer sig om kollisioner eller grundstødninger, der sker med ringe kraft. Det er af afgørende betydning, at strukturintegriteten opretholdes, navnlig i disse skibes ballastområder. Anvendelse af moderne, effektive belægninger og korrosionsbeskyttelsessystemer i ballastområderne medvirker til at forebygge den hurtige nedbrydning, som var så påfaldende i ældre

¹⁸ Nøgleforanstaltningen i Det Femte Rammeprogram om landtransport og søfartsteknologi sigter på bedre effektivitet, sikkerhed og miljø i forbindelse med skibe.

tankskibsdesign. Det er af afgørende betydning, at belægnings- og korrosionsbeskyttelsesintegriteten overvåges omhyggeligt efterhånden som disse skibe bliver ældre.

Tankflåden den 1.1.2000 – andel af dobbeltkrogede fartøjer (kilde: INTERTANKO)			
Størrelsesgruppe (tdwt.)	Antal tankskibe	Dobbeltkroget	% Dobbeltkroget
< 5 000	2249	32	1.4%
5 – 20 000	1155	296	25.6%
20 – 80 000	1538	424	27.5%
80 – 200 000	975	417	42.8%
> 200 000	493	164	33.3%
I ALT	6410	1333	20.8%

2. Svagheder ved det eksisterende system

(a) Ejerskab og charterpraksis

Alle de tekniske forbedringer kan ikke skjule, at der er bestemte markedstendenser, som giver anledning til alvorlige betænkeligheder. Olieselskaberne har stort set skilt sig af med deres tankskibsflåde. Mange små, uafhængige tankskibsejere er kommet ind på markedet. Olieselskaberne kontrollerer på nuværende tidspunkt kun en fjerdedel af verdensflåden, mens uafhængige tankskibsejere kontrollerer tre fjerdedele.

Der er endvidere en vis opdeling blandt uafhængige tankskibsejere. Ved at dele deres flåde op i selskaber bestående af enkelte skibe, ofte i form af "dørskilt"-selskaber, som er registreret off shore, kan ejerne reducere deres økonomiske risiko. Det er ofte vanskeligt at fastslå, hvem der repræsenterer de økonomiske interesser som disse strukturer skjuler, og hvem, der er beslutningstagerne med ansvar for skibenes sikre drift.

Befragtere viser en lignende tendens. De største olieproduktionsselskaber konkurrerer med oliehandelsselskaberne, som kan opdeles i store selskaber, der opererer i hele verden og niche-operatører. Der opstår regelmæssigt nye oliehandelsselskaber, mens andre forsvinder eller indgår i sammenslutninger. Oliehandels- og befragtermarkedet er et meget konkurrencepræget marked. Markedet er også meget svingende, hvilket afspejles deraf, at man bevæger sig bort fra langsigtede kontrakter mellem befragtere og skibe og hen mod kortfristede charterkontrakter (det såkaldte "spot marked"), hvilket fremgår af følgende skema.

	1974	1999
Flåde, der kontrolleres af olieselskaber	40%	25%
Langsigtet charterkontrakt mellem olieselskab og transportør	50%	25%
Kortfristet charterkontrakt/spot marked	10%	50%

(Kilde: INTERTANKO)

Priskonkurrencen på spot markedet er aggressiv. Markedsobservationer viser, at der ikke er nogen væsentlig forskel mellem fragtrater mellem unge og gamle tankskibe, idet priserne tilsyneladende ofte dikteres af den billigste, ældste tonnage. Det er på et sådant marked derfor vanskeligt at få kvalitet til at betale sig, hvilket medfører, at små, billige operatører vinder

markedsandele på bekostninger af selskaber med et solidt rygte. Dette medfører sikkerhedsfarer.

(b) Håndhævelse af reglerne

Den ovenfor beskrevne økonomiske realitet kræver strengere inspektionsordninger for at sikre, at sikkerheden ikke bringes i fare og bruges til uretfærdig konkurrence over for operatører med en høj kvalitetsstandard.

Det primære ansvar for at sikre, at skibe overholder de internationale krav, påhviler flagstaten (den stat, hvori skibet er registreret). Desværre må man konstatere, at ikke alle flagstater udfører denne opgave med tilstrækkelig ansvarsbevidsthed. Flagstaterne er bundet af reglerne i de internationale konventioner, hvortil de er aftaleparter, men IMO har ikke nogen håndhævelsesbeføjelser til at sikre, at de overholder dem. Dette sætter mindre samvittighedsfulde operatører i stand til at registrere deres skibe i flagstater, som vides ikke at kræve fuld overholdelse af de internationale bestemmelser. Havnestaterne har derfor etableret et forsvar mod sådan substandardskibsfart gennem inspektioner, der udføres i henhold til havnestatskontrolordninger. I henhold til disse ordninger skal en vis andel af de skibe, der anløber statens havne, inspiceres for at sikre overholdelse af internationale krav til sikkerhed, forurening og bemanning. Havnestatskontrol fokuserer ikke specifikt på strukturforhold. Da havnestatskontrol udføres, mens skibet ligger i havn, hvilket normalt indebærer lastnings- og losningsoperationer, er muligheden for at inspicere last- og ballastområderne begrænset, og inspektion af skrogstrukturen under vandet er praktisk umulig.

Skibsstrukturer inspiceres og overvåges af klassifikationsselskaber. Disse er højt specialiserede privatorganisationer med stor erfaring inden for søfartssektoren, som beskæftiger hundrede, og somme tider tusinder, teknisk personale, og som understøttes af stærke forsknings- og computercentre. Klassifikationsselskaberne vurderer et skibs tilstand ved at sammenligne med tekniske normer, der er fastsat af hvert enkelt selskab, med henblik på udstedelse af klassecertifikat. Endvidere har de ofte beføjelse til at handle på flagstaternes vegne for at verificere skibets overholdelse af sikkerheds- og miljøkrav, som er fastsat i internationale konventioner og til at udstede de relevante lovpligtige certifikater.

Klassifikationsselskaberne er de senere år blevet stadig mere kommercielle, hvilket har medført kraftig konkurrence mellem selskaberne imellem med henblik på at tiltrække klienter. Samtidig er der opstået en betænkelig tendens, idet der er stadig flere selskaber med skiftende niveau og en øget tendens til at ejerne ændrer klasse ("class-hopping").

Det er af absolut afgørende betydning med henblik på at sikre tankskibsflådens strukturelle integritet, at klassifikationsselskaberne anvender den højest mulige standard ved udførelsen af deres opgaver. Selv om de ti medlemmer af den internationale sammenslutning af klassifikationsselskaber (International Association of Classification Societies - IACS) agter at sætte passende normer og at sikre, at de opretholdes, hersker der stadig alvorlig tvivl om, om der gøres nok i hele classesystemet for at opnå det nødvendige kvalitetsniveau. Mange inden for branchen mener, at ikke alle ICAS-medlemmer opfylder den krævede høje standard. Der synes at være udsving både mellem de individuelle ICAS-medlemmers præstation og også inden for klassifikationsselskaberne, hvor forskellige normer rapporteres, afhængig af flagadministrationen og/eller kunden.

Kommissionen deler de betænkeligheder, der ofte er blevet givet udtryk for i forskellige søfartskredse om, at klassifikationsselskabernes præstation ikke altid opfylder den krævede standard.

(c) Branchens reaktion

Fællesskabet erkender, at branchen allerede træffer foranstaltninger for at behandle de problemer, der blev belyst af ERIKA-ulykken. Navnlig har IACS forstået, at der er et presserende behov for at forbedre påvisning og overvågning af strukturen hos ældre skibe, navnlig vedrørende korrosion af stål i ballasttanke.

IACS drøftede på et særligt bestyrelsesmøde i Hamborg den 16. februar navnlig spørgsmålet om olietankskibes sikkerhed og meddelte en række foranstaltninger. Disse omfatter en forbedring af classesyn for tankskibe, der er over 15 år gamle. Klassejournaler, navnlig rapporter om tykkelsesmålinger, bevares i edb-format og overføres til det selskab, der overtager et skibs klassifikation. Specifikke foranstaltninger inkluderer årlig kontrol af ballasttanke beliggende ved siden af opvarmede lasttanke og en bedre ordning for mellemliggende syn. Gennemsigtighed forbedres ved hjælp af øget informationsudveksling. Korrekt gennemførelse af de foranstaltninger, der er vedtaget af IACS-medlemmerne, overvåges omhyggeligt af Kommissionen og af medlemsstaterne inden for rammerne af de inspektioner, der foretages af klassifikationselskaber, der er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF.

Olieindustrien har også reageret på ulykken. Industrien arbejder inden for rammerne af olieselskabernes internationale maritime forum (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF) for at drøfte, hvorledes effektiviteten af de private inspektionsordninger, som medlemmerne af OCIMF anvender, kan forbedres. De fleste større olieselskaber har deres egne inspektionsordninger, der bruges inden for selskabernes rammer. Den kommercielle afdeling indgår kun charterkontrakt med tankskibe, som er blevet inspiceret af deres tekniske afdeling. Inspektionsprocedurerne og -rapporterne er til en vis grad harmoniserede, og data bevares i en fælles OCIMF-database (SIRE), som dækker ca. 4000 tankskibe, og som årligt producerer ca. 10000 inspektionsrapporter om tankskibe. OCIMF har som et første skridt godkendt, at de private inspektionsrapporter, der er lagret i SIRE-databasen, stilles til rådighed for PSC-inspektører inden for rammerne af EQUASIS-projektet (se II-B-1), hvilket bør medvirke til at optimere tilgængelige PSC-ressourcer mere effektivt.

Behovet for handling...

ERIKA var et produkttankskib på 25 år med separate ballasttanke, og hun transporterede svær brændselsolie. Hendes lovbestemte certificering var i orden, og hun havde gennemgået et vellykket femårssyn året før ulykken. Der var blevet udført et udvidet havnestatskontrolinspektion i maj, og der var ikke fundet mangler. Hun havde været gennem befragterens inspektion og var blevet fundet passende for den sejlads, hun udførte. Hvordan er det så muligt, at skibet kunne brække i to stykker og forårsage en sådan miljøkatastrofe?

ERIKA er derfor en alvorlig udfordring for alle inden for tankskibsindustrien. Det er klart, at der er behov for handling, og at man må gå længere end blot at verificere certificationen og at udføre overfladiske inspektioner, hvis man skal forebygge en gentagelse af sådanne tankskibsulykker. Ansvar for at sikre, at tankskibe opfylder de krævede sikkerheds- og miljønormer påhviler ejeren og flagstaten. Det er dog klart, at nogle stater og nogle ejere er mindre samvittighedsfulde end andre. Endvidere foreligger der en klar mangel på gennemsigtighed i denne komplekse industri, hvilket ofte betyder, at identiteten af de personer, der er ansvarlige for et individuelt tankskib, skjules bag "dørskilt"-selskaber med en off shore-beliggenhed. Der er derfor et klart behov for, at havnestaterne og de ansvarlige organer inden for branchen fører en betydeligt strengere politik, navnlig hvad angår ældre tankskibe, for at sikre, at strukturelle mangler og substandard tonnager identificeres længe før de udgør en trussel for miljøet. Det forhold, at den gennemsnitlige alder for verdensflåden og for EU's tankskibsflåde er relativt høj og stadig stigende, giver også anledning til stor bekymring. Denne tendens må vendes ved indførelse af nyere og mere miljøvenlige tonnager.

Der er behov for en altomfattende pakke foranstaltninger, som vil medføre en ændring i tankskibsindustriens kultur. Der skal være større incitamenter for transportører, befragtere, klassifikationsselskaber og andre nøgleaktører, der ønsker kvalitet. Samtidig skal nettet strammes omkring dem, som søger personlig økonomisk vinding på kort sigt på bekostning af sikkerhed og af havmiljøet.

2 : FORSLAG TIL TILTAG

Kommissionen har ved udarbejdelse af sine forslag fulgt en fremgangsmåde som navnlig har til formål at:

- gøre inspektionsprocedurer og -praksis mere ensartet
- øge den "gensidig forbedring" mellem Fællesskabets instrumenter, navnlig direktiverne om havnestatskontrol og klassifikationsselskaber
- gøre sanktioner for skibe, som udgør en stor potentiel risiko for miljøet strengere, samtidig med at operatører af skibe med mere miljøvenlig kvalitet og design belønnes
- søge at eliminere den forvirring, der skabes af de mange forskellige former for kontrol og inspektion: hver enkelt part (reder, befragter, flagstat, klassifikationsselskab og havnestatskontrolmyndighed) skal forblive inden for grænserne af deres egen rolle og deres egne beføjelser
- gøre alle aktører i sektoren ansvarlige, når det drejer sig om drift af substandard skibe
- bekæmpe manglen på gennemsigtighed inden for søtransport ved at indføre strengere forpligtelser til at offentliggøre oplysninger vedrørende inspektion af skibe og tilbageholdelse af skibe og ved at udvikle EQUASIS-databasen om skibenes kvalitet
- forbedre overvågningen af den korrekte gennemførelse af EF-lovgivning ved at give Kommissionen de nødvendige ressourcer til at udføre denne opgave.

Kommissionen foreslår to typer foranstaltninger:

- Som et første skridt forelægger Kommissionen tre retlige foranstaltninger. Denne meddelelse er vedlagt tre forslag til retsakter. Det drejer sig om ændring af direktivet om havnestatskontrol (direktiv 95/21/EF), ændring af direktivet om klassifikationsselskaber (direktiv 95/57/EF) og en forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design (del A).
- I den anden del af meddelelsen skitseres i store linjer den fremtidige indsats vedrørende gennemsigtig information om skibenes kvalitet, overvågning af søfart, muligheden for at oprette en europæisk struktur for sikkerhed til søs og frem for alt en indsats med henblik på at sikre, at de forskellige aktører inden for skibsfart påtager sig deres ansvar (del B).

1. Havnestatskontrol

Havnestatskontrol med skibe opstod som reaktion på den slappe eller forsømmelige holding hos nogle skibsoperatører eller flagstater, som kun tog ringe hensyn til overholdelse af IMO's sikkerhedsregler. Den bygger principielt på kontrol med overholdelse af disse internationale regler ved at inspicere skibe, der anløber havnene.

I Europa¹⁹ blev der indgået en administrativ aftale, Paris aftalememorandum (Paris memorandum of understanding - MOU) i 1982 for at etablere harmoniserede inspektionsprocedurer. I 1995 vedtog Rådet direktiv 95/21/EF, som gør dette MOU obligatorisk og som styrker dets bestemmelser ganske betydeligt. Direktivet er grundstenen for Fællesskabets indsats i sin kamp mod skibe, der ikke opfylder de internationale sikkerhedsnormer. Parallelt med det retlige initiativ, må man understrege uddannelse af inspektører for at nå frem til en harmoniseret gennemførelse af inspektionspraksis i havne. Kommissionen har finansieret udviklingen af et avanceret uddannelseskursus og planlægger på dette grundlag at tilrettelægge kurser i 2000 og 2001 for inspektører fra de forskellige søfartsadministrationer i MOU's medlemslande.

Direktivet om havnestatskontrol er blevet ændret mange gange for at øge procedurernes ensartethed og effektivitet. ERIKA-ulykken viser dog, at der nogle mangler i havnestatskontrollens funktion, navnlig hvad angår inspektion af skibe, der statistisk udgør en større risiko, enten på grund af deres alder eller på grund af lastens forurenende karakter. Det er også efter Kommissionens opfattelse klart, at den nuværende mangel på gennemsigtighed inden for søfart og manglen på synenergi mellem aktørerne (havnestatsinspektører, klassifikationsselskaber osv.) reducerer havnestatskontrollens effektivitet ganske betydeligt.

Kommissionen vedlægger derfor denne meddelelse et forslag om at ændre direktiv 95/21/EF på grundlag af følgende principper:

a) **Strengere foranstaltninger over for skibe, der decideret er substandard**

- Forbud mod skibe over 15 år, der er blevet tilbageholdt mere end to gange i de foregående to år, og som forekommer på den "sorte liste" over flag med tilbageholdelser over gennemsnittet. Denne foranstaltning skal være en form for sanktion over for redere, der "jævnligt forbryder sig" og flagstater der vedblivende har vist sig forsømmelige, hvad angår opfølgning af skibe under deres flag. Kommissionen offentliggør listen over skibe, mod hvilke der er blevet udstedt forbud, hvert halve år.
- Systematisk inspektion i havne af skibe, hvis "målfaktor" er særlig høj²⁰.

¹⁹ Denne region, der omfattes af Paris-MOU er faktisk langt større en selve Den Europæiske Union, da den omfatter lande som Canada, Rusland og Kroatien.

²⁰ "målfaktoren" fungerer efter følgende princip: skibe har en række point på grundlag af forskellige kriterier, f.eks. alder, flag, tidligere tilbageholdelse osv. Skibe med det højeste antal point synes først og fremmest. Dette redskab gør det muligt at fokusere på skibe, der udgør en stor risiko, og at harmonisere procedurer for at udvælge de skibe, der skal inspiceres, hvorved risikoen for forskelligartet praksis i forskellige havne nedskæres.

b) Øget kontrol med olietankskibe og andre skibe, der udgør en fare

- De frivillige bestemmelser i det eksisterende direktiv om potentielt farlige skibe²¹ bliver obligatoriske: disse skibe skal i fremtiden underkastes obligatorisk udvidet inspektion hvert år, når de anløber en EF-havn. Som en tilføjelse gøres det obligatorisk at fremsende meddelelse før skibet anløber havn for at lette forberedelse af inspektionerne.
- Foranstaltningerne for olietankskibe er endnu strengere: de skal underkastes den udvidede inspektionsordning fra de er 15 år i stedet for 20 og 25, som i det eksisterende direktiv. Endvidere skal inspektørerne undersøge mindst en af ballasttankene for at se, om der er korrosionsproblemer.

c) Større informationspligt

- Større effektivitet: inspektørerne får flere oplysninger om de skibe, der skal inspiceres, via obligatorisk søgning på EQUASIS-databasen om skibskvalitet. Endvidere skal inspektørerne i deres rapporter oplyse, hvilken form for inspektion, de har udført: dette medvirker til at undgå, at samme inspektion udføres af inspektøren i den næste havn.
- "Gensidig forbedring": flagstaten og kvalifikationsselskabet underrettes om resultaterne af inspektionen, så de kan skride hurtigere ind hvis skibets tilstand forværres.
- Større gennemsigtighed: yderligere punkter tilføjes listen over de oplysninger, der offentliggøres vedrørende inspektion og tilbageholdelse, bl.a. befragterens navn.

d) Bedre overvågelse af direktivets anvendelse

Det kræves af medlemsstaterne, at de indsender detaljerede oplysninger til Kommissionen, så denne bedre kan vurdere direktivets effektivitet og kontrollere, hvorvidt medlemsstaterne overholder dets bestemmelser. Dette gør det nemmere at opdage tilfælde, hvor direktivet anvendes ukorrekt og at iværksætte overskridelsesprocedurer på grundlag af artikel 226 i EF-traktaten.

2. Klassifikationsselskaber

Klassifikationsselskaber²² har en nøgleposition når det drejer sig om sikkerhed til søs. Det er vanskeligt at forestille sig søfart uden den tekniske ekspertise, disse organisationer yder. Søfartskredse har dog i nogen grad mistet tilliden til disse organisationer i de senere snese år, hovedsagelig på grund af det kommercielle pres, der udøves på klassifikationsselskaberne, og det voksende antal organisationer, der er aktive på området uden at være i besiddelse af tilstrækkelig ekspertise og faglig dygtighed.

²¹ De skibe, der udgør en risiko i henhold til et bilag til direktivet, omfatter olietankskibe, gas- og kemikalietanksskib og massegodsskibe over en vis alder, samt passagerskibe.

²² Se I-B, stk. 2 (b).

En første reaktion på disse problemer på EF-niveau skete ved at vedtage Rådets direktiv 94/57/EF i 1994, som indfører en ordning for EF-omfattende anerkendelse af klassifikationsselskaber. Dette direktiv behandler det generelle spørgsmål om kvaliteten af de kvalifikationsselskaber, der kan autoriseres til at arbejde på medlemsstaternes søfartsmyndigheders vegne. De kvalitative kriterier i direktivets bilag skulle sikre, at kun særdeles pålidelige og fagligt kompetente organer autoriseres til at arbejde på EU-medlemsstaternes vegne. Bestemmelserne i dette retsinstrument var beregnet til at sikre, at de relevante sikkerhedskrav blev anvendt på harmoniseret og samvittighedsfuld måde om bord på skibe. Endvidere indførte direktivet forpligtelse til at kontrollere de klassifikationsselskaber, der arbejder på medlemsstaternes vegne, både for at sikre, at de anerkendte organisationer fortsat opfylder direktivets bestemmelser, og for at vurdere kvaliteten af deres præstation.

Dette direktiv repræsenterede et af de første skridt frem mod etablering af en fællesskabspolitik om sikkerhed til søs. Dets gennemførelse i medlemsstaternes nationale love udgjorde en lang og kompliceret proces med 12 overskridelsesprocedurer, som blev iværksat af Kommissionen for manglende overholdelse af den i direktivet fastsatte gennemførelsestidsfrist, idet den sidste medlemsstat først gennemførte direktivet i 1998. Kommissionen iværksatte også en række overskridelsesprocedurer - nogle af disse er stadig ikke afgjort - for manglende overholdelse, hovedsagelig vedrørende fastsættelse af arbejdsforholdet mellem søfartsadministrationerne og de organisationer, der er autoriseret til at arbejde på deres vegne.

Direktivet led af en række mangler på nogle punkter, som viste sig efter gennemførelsen. Proceduren for anerkendelse af klassifikationsselskaberne var f.eks. fuldstændig overladt til de enkelte medlemsstater uden en forud fastsat harmoniseret og centraliseret kontrol med overholdelse af direktivets kriterier for de organisationer, som ønskede at blive anerkendt. Samme mangel på harmoniseret og centraliseret fremgangsmåde gjaldt for periodisk kontrol af de anerkendte organisationer efter anerkendelsen. Organisationernes tidligere resultater hvad angår forureningsforebyggelse - målt på grundlag af alle deres klassificerede skibe, uafhængigt af flag - blev ikke betragtet som en uomgæelig betingelse for at anerkende klassifikationsselskaberne eller at opretholde denne anerkendelse.

Problemerne med den praktiske gennemførelse af direktivet har ført til identificering af en række områder, hvor direktivets bestemmelser kan styrkes. De foreslåede ændringer, som beskrives detaljeret i det andet vedlagte forslag til retsakt, er resultatet heraf.

Hovedindholdet af de foreslåede ændringer er:

- Udstedelse og tilbagetrækning af anerkendelse af klassifikationsselskaber besluttet af Kommissionen på grundlag af udvalgsproceduren. Periodisk inspektion af de anerkendte organisationer udføres af Kommissionen sammen med de medlemsstater, der foreslår anerkendelsen.
- Der indføres en ny sanktion for anerkendte organisationer: suspension af anerkendelse i et år, hvilket fører til tilbagetrækning af anerkendelsen, hvis de mangler, der forårsager suspensionen, ikke udbedres.
- Gode resultater af den anerkendte organisations arbejde, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse - målt på baggrund af de skibe de har i deres klasse uafhængigt af deres flag - bliver en uomgængelig betingelse for udstedelse af og opretholdelse af anerkendelsen.

- Betingelserne for den anerkendte organisations økonomiske erstatningsansvar for udførelse af lovfæstede opgaver på medlemsstaterne harmoniseres på EF-plan. Det økonomiske erstatningsansvar er ubegrænset eller kan begrænses til forskellige niveauer i henhold til alvoren af klassifikationselskabets forsømmelighed.
- De anerkendte organisationer må opfylde strengere kvalitative kriterier, inklusive overholdelse af bestemte procedurer, når skibe skifter klasse og meddelelse af flere oplysninger om de skibe, de har i klasse, til havnestatskontrolmyndighederne. Det er navnlig vigtigt, når et skib ændrer klasse, at det selskab, der modtager skibet, får skibets fuldstændige dossier fra det selskab, der afgiver skibet, så det modtagende selskab har et fuldstændigt billede af skibets tilstand.
- Medlemsstaternes forpligtelser som flagstater styrkes, hvad angår sikkerhed til søs.

3 Enkeltskrogede og dobbeltskrogede tankskibe

a) Den nuværende situation og problemerne:

De fleste af de olietankskibe, der sejler for øjeblikket, har "enkeltskroget" design. I sådanne skibe er olie adskilt fra havvandet ved en bundplade og en sidevæg. Hvis bundpladen beskadiges efter en kollision eller en grundstødning, er der fare for at olien fra lasttankene flyder ud i havet og forårsager større forurening. Et effektivt middel til at undgå denne risiko er at omgive lasttankene med endnu en indre plade med tilstrækkelig afstand fra den ydre skal. Et sådant "dobbelt skrog" beskytter lasttankene mod beskadigelse og nedsætter således forureningsfaren.

Efter l'Exxon Valdez-ulykken i 1989 vedtog De Forenede Stater olieforureningsloven (Oil Pollution Act (OPA 90)) i 1990, da de var utilfreds med den manglende effektivitet af de internationale normer om forebyggelse af forurening fra skibe.

I henhold til OPA 90 fastsatte de ensidigt krav om dobbeltskrog for både nye og eksisterende olietankskibe i form af aldersgrænser (mellem 23 og 30 år fra år 2005) og tidsfrister (2010 og 2015) for udfasning af enkeltskrogede tankskibe.

Stillet over for denne ensidige foranstaltning fra USA's side måtte IMO følge trop og fastsatte i 1992 dobbeltskrogede normer i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL). Denne konvention kræver, at alle olietankskibe, der leveres efter juli 1996, skal have dobbeltskrog. Der er derfor ikke blevet bygget enkeltskrogede olietankskibe efter denne dato.

Enkeltskrogede olietankskibe med en dødvægt på 20 000 tons eller derover, som er leveret før 6. juli 1996, skal i henhold til konventionen overholde kravet om dobbeltskrog, når de når en alder på 25 eller 30 år afhængig af, om de har separate ballasttanke eller ikke²³.

Der må derfor skelnes mellem tre kategorier enkeltskrogede olietankskibe:

²³ Formålet med separate ballasttanke er at nedsætte faren for driftforurening ved at sikre, at ballastvand aldrig kommer i kontakt med olie. De får endvidere beskyttet placering, så følgerne af grundstødning eller kollision er minimale.

- Kategori 1 : enkeltskrogede olietankskibe **uden beskyttende ballasttanke** rundt om lasttankene. Denne kategori udfases endeligt mellem 2007 og 2012 med indførelse af kravene om dobbeltskrog.
- Kategori 2 : enkeltskrogede olietanke, hvor **lasttankområdet delvis beskyttes af separate ballasttanke**. Udfastning af denne kategori ved gennemførelse af kravene om dobbeltskrog afsluttes først i 2026 (i stedet for 2010 og 2015 som i OPA 90).
- Kategori 3: enkeltskrogede olietankskibe som ligger under **størrelsesgrænsen** i henhold til "MARPOL" påvirkes ikke af kravet om dobbeltskrog.

Da det er næsten umuligt at konvertere et enkeltskroget olietankskib til en dobbeltskroget konstruktion, og da de specificerede aldersgrænser ligger nær op af afslutningen på et skibs kommercielle levedygtighed, fører både det amerikanske system og MARPOL-konventionen til udfastning af enkeltskrogede olietankskibe.

På grund af forskellene mellem det amerikanske system og det internationale system kan enkeltskrogede olietankskibe, der er forbudt i amerikanske farvande på grund af deres alder, dog fra 2005 stadig sejle i andre dele af verden, inklusive Den Europæiske Union, og medfører øget fare for forurening i disse områder.

b) Forslået fællesskabsreaktion

Kommissionen er betænkelig ved den ovenfor beskrevne situation, da statistikkerne viser flere ulykker for ældre skibe. En hensigtsmæssig fællesskabsreaktion er nødvendig og skal finde sted før 2005, da enkeltskrogede olietankskibe fra denne dato er forbudt sejlads i amerikanske farvande og begynder at sejle i europæiske farvande.

Kommissionen foreslår derfor at udskiftningen af enkeltskrogede olietankskibe med olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende sikkerhedsnormer fremskyndes i Fællesskabet.

Dette system må tilpasses aldersgrænserne og tidsfristerne i OPA 90 for at hindre olietankskibe, der er forbudt sejlads i USA's farvande, i at skifte over til sejlads i Europa. Forslaget medfører også, at tendensen til stadig ældre tankskibe i flåden vendes. Ny, dobbeltskroget tonnage erstatter de gamle enkeltskrogede skibe og sikrer dermed generel bedre beskyttelse mod faren for utilsigtet olieforurening.

Vedlagte forslag fra Kommissionen om en forordning fastsætter følgende tidsplan for den gradvise udfasning af enkeltskrogede olietankskibe:

	USA (OPA 90)	International (MARPOL)	EU (FORSLAG)
<u>Kategori 1</u> : Enkeltskrogede olietankskibe, MARPOL- størrelse, uden tanke med beskyttende placering	2010	2007/2012	2005
<u>Kategori 2</u> : Enkeltskrogede olietankskibe, MARPOL- størrelse, med delvis beskyttelse af lasttankområdet	2010/2015	2026	2010
<u>Kategori 3</u> : Enkeltskrogede olietankskibe, under MARPOL-størrelsesgrænsen	2015	ingen tidsfrist	2015

Forslaget til forordning omfatter alle enkeltskrogede olietankskibe med en dødvægt på 600 tons og derover, som fører en medlemsstats flag, og er en betingelse for at anløbe medlemsstaternes havne, uafhængigt af skibets flag.

Endelig foreslår Kommissionen - for at tilskynde til anvendelse af dobbeltskrogede tankskibe - et system bestående af økonomiske incitamentter i form af en nedsættelse af havne- og lodsafgifter. Modsat betaler enkeltskrogede olietankskibe en ekstra afgift, som stiger med skibets alder, for at afholde fra brug af disse skibe.

Kommissionen er klar over den økonomiske og sociale virkning, dette forslag får for branchen, og har til hensigt at undersøge det mere indgående. Det er ikke desto mindre vigtigt at give den igangværende udfasning af enkeltskrogede olietankskibe et skub ved at foreslå en tidsplan for udfasning i Det Europæiske Fællesskab, der ligger på linje med den amerikanske tidsplan og ved at give kraftig støtte til enhver indsats med henblik på en fremskyndet tidsplan på internationalt plan (IMO).

Kommissionen er sig bevidst, at den fremskyndede udfasning af enkeltskrogede tankskibe, som udskiftes med ny, dobbeltskroget tonnage, får nogen betydning for prisen på olieprodukter. I en evalueringsundersøgelse af "Oil Pollution Act", som blev offentliggjort af USA National Research Council i 1998, skønnede man at OPA 90's påvirkning af priserne på olieprodukter var ca. 10 US cents pr. tønne, eller ca. en tiendedel af transportomkostningerne, som i sig selv kun repræsenterer 5-10 % af den samlede pris for produktet. Betydningen for priser på olieprodukter bliver således under 1%. Sammenlignet med omkostningerne ved oprensning efter et større olieudslip efter ulykker, f.eks. ERIKA-ulykken, som skønnes til ca. 200 mio. €, mener Kommissionen, at denne yderligere omkostning ikke er større end fordelene, hvis de foreslåede foranstaltninger kan hindre at sådanne ulykker forekommer i Fællesskabets farvande. Den mener derfor, at dette er en rimelig pris for at sikre en effektiv nedsættelse af forureningsfarer.

Kommissionen mener endvidere, at branchen har brug for et klart og hurtigt signal for at undgå usikkerhed og unødigt forsinkede beslutninger om at investere i ny, dobbeltskroget tonnage. De vigtigste skibsbygningssammenslutninger erkender, at der i den overskuelige fremtid er tilstrækkelig ekstra byggekapaletitet til at imødekomme den øgede efterspørgsel på nye dobbeltskrogede tankskibe, som bliver resultatet af dette forslag.

B : FORSLAG TIL FREMTIDIGE FORANSTALTNINGER

Kommissionen agter at forslå en række andre foranstaltninger, udover den umiddelbare retlige opfølgning af ovenstående foranstaltninger, i den overskuelige fremtid. Disse forslag skal dække en række spørgsmål, inklusive forbedringer af den eksisterende kompensationsordning for olieforurening, foranstaltninger med henblik på at opnå øget gennemsigtighed af sikkerhedsrelateret information inden for søfart, oprettelse af en europæiske struktur for sikkerhed til søs og forbedret kystkontrol med søtrafik i europæiske vande. Nedenfor skitseres de påtænkte foranstaltninger.

1. Øget gennemsigtighed

Kommissionen nærer alvorlige betænkeligheder ved manglen på tilgængeligheden af oplysninger om spørgsmål vedrørende skibes sikkerhed. Der indsamles store mængder oplysninger om skibe af forskellige organer, men denne oplysning findes på mange forskellige steder og er ofte vanskeligt tilgængelig, selv for skibsfarten som sådan. Kommissionen mener, at alle sektorer inden for søfart har et ansvar for at vise omhu, hvad angår sikkerhed og kvalitet hos de skibe, de har med at gøre. Endvidere bør elementære oplysninger om skibe, deres sikkerhedsforvaltning og drift, udførte inspektioner osv. ikke være forbeholdt de mennesker, der er mest direkte involveret. Den nuværende mangel på gennemsigtighed inden for søfart er derfor uacceptabel og tjener ikke hverken branchen eller befolkningens interesser.

For at afhjælpe gennemsigtighedsproblemet inden for skibsfart har Kommissionen i samarbejde med Frankrigs søfartsmyndighed iværksat oprettelse af en ny database om skibssikkerhed, EQUASIS, som skal indsamle oplysninger vedrørende skibes sikkerhed og kvalitetspræstation samt om deres operatører og gøre disse oplysninger nemt tilgængelige på internettet (www.EQUASIS.org). EQUASIS bliver et vigtigt instrument for enhver, der har interesse i eller ansvar for sikkerhed til søs, mest for befragtere, der er fast indstillet på at udvælge skibe med høj kvalitet og skibsinspektører, der arbejder med havnestatskontrol. Første version af EQUASIS-databasen er driftsklar i maj 2000, men videreudvikling og udvidelse af systemet fortsætter utvivlsomt efter denne dato.

I første etape indeholder EQUASIS oplysninger om type, flag, alder og ejerskab for alle handelsskibe i verden. Inspektionsinformationer fra havnestatskontrolregionerne i Europa, Asien-Stillehavet og De Forenede Stater er også tilgængelig. Yderligere skal den indeholde nogle elementære data om skibenes klassifikation og forsikring. Der foregår forhandlinger om at udvide disse data til også at omfatte oplysninger om branchens inspektionsordninger, flagstater og mere detaljerede klassifikationsdata. Alle data i EQUASIS skal være saglige og databasen skal ikke foretage nogen vurdering eller indrangering af skibe. Dens formål er at lade den enkelte bruger danne sig sin egen mening om skibets kvalitet og sikkerhed på grundlag af de foreliggende oplysninger.

Kommissionen og Frankrig har beskæftiget sig med udviklingen af denne database siden 1998. I den senere tid har søfartsadministrationerne i Japan, Spanien, Singapore, Det Forenede Kongerige, De Forenede Staters kystvagt og Den Internationale Søfartsorganisation givet udtryk for, at de er rede til at deltage i overvågningen af systemet. Den daglige drift af EQUASIS udføres af en forvaltningsenhed, som oprettes af den franske søfartsadministration.

En række vigtige organer inden for branchen, inklusive redere, befragtere, assurandører og klassifikationselskaber, er allerede gået ind på at give oplysninger til systemet og at deltage i EQUASIS-redaktionsudvalg, som er det rådgivende organ for informationsleverandørerne,

med henblik på at forbedre informationerne i EQUASIS. Redaktionsudvalgets første orienteringsmøde blev afholdt i Bruxelles den 15. februar 2000.

Kommissionen agter at gøre en løbende indsats for at forbedre EQUASIS-databasen. EQUASIS skal i en overskuelig fremtid udvikle sig til en omfattende database, hvor alle sektorer inden for søfart, både offentlige og private, nemt kan få adgang til en bred række detaljerede sikkerhedsrelaterede oplysninger om hele verdens handelsflåde. Informationens kvalitet og omfang skal være af en sådan art, at ingen befragter, assurandør, investor osv. med et substandard skib kan kunne hævde, at de ikke vidste besked med dets dårlige tilstand. For at nå dette mål, må man lægge særlig vægt på at øge bidrag til EQUASIS fra flagstatsmyndigheder og havnestatskontrolmyndigheder samt fra klassifikationselskaber.

2. Overvågning af søfart

Efter ERIKA-ulykken blev der fremsat forslag om at forbedre overvågning af potentielt farlige skibe langs Europas kyster. Man understregede navnlig, at de inspektioner, der udføres i forbindelse med havnestatskontrol, ikke altid er en tilstrækkelig løsning, da særligt farlige skibe kan sejle langs en eller flere medlemsstaters kyst, før problemet opdages i havn.

Der er også blevet foreslået radikale foranstaltninger, f.eks. inspektion af skibe uden for territorialfarvandene eller endda at begrænse eller forbyde sejlads med særligt farlige skibe i medlemsstaternes eksklusive økonomiske zone. Det ville dog forårsage problemer at pålægge restriktioner eller forbud på skibsfart uden for territorialfarvandene og dermed uden for den eksklusive økonomiske zone, ikke blot hvad angår EF's forenelighed med international ret, men også, hvorvidt overvågning af overholdelse af disse foranstaltninger er praktisk gennemførligt.

Derimod mener Kommissionen, at en stat har en legitim ret til at modtage bedre oplysninger og at foretage en nærmere overvågning af sejlads langs dets kyster af skibe, der transporterer forurenende stoffer eller udgør en væsentlig fare i anden retning.²⁴ Det er også af afgørende betydning at have forudgående kendskab til lasten i tilfælde af en ulykke, der involverer et skib, der sejler med forurenende stoffer, for at kunne gribe effektivt ind mod forureningsfare eller en hændelse, der medfører forurening.

Der foreligger allerede en EF-retsramme, ifølge hvilken skibe, der transporterer forurenende stoffer eller farlige stoffer skal indberette til medlemsstaternes kompetente myndigheder: direktiv 93/75/EØF. Denne foranstaltning vedrører dog kun skibe, der sejler til eller fra EF-havne. Et forslag til direktiv, som kaldes Eurorep²⁵, blev vedtaget i december 1993 med henblik på at udvide indberetningsforpligtelserne i direktiv 93/75/EØF til at omfatte skibe i transit langs Fællesskabets kyster. Europa-Parlamentet modtog med tilfredshed dette forslag, men Rådet kunne ikke nå til enighed.

Kommissionen har til hensigt at udarbejde nye forslag om sikkerhed inden for søtransport så snart som muligt. I denne forbindelse tages hensyn til følgende faktorer:

²⁴ F.eks. hvis man ud fra de modtagne oplysninger, f.eks. inspektioner udført i havne andetsteds i verden, kan konkludere, at et skib udgør en større fare for sikkerheden og for havmiljøet, endog før det anløber en medlemsstats havn. Et andet eksempel er et skib, der får lov til at sejle til reparationsværft efter at være blevet vedligeholdt, og hvor den pågældende myndighed ønsker at overvåge dette skib.

²⁵ KOM(93) 647 endelig udg.

a) Den internationale retlige kontekst har udviklet sig betydeligt siden 1993. Det Europæiske Fællesskab ratificerede i marts 1998 De Forenede Nationers havretskonvention. Endvidere indførtes en ny regel i SOLAS-konventionen (regel V/8-1), som giver kyststater mulighed for at etablere obligatoriske indberetningssystemer, det gælder for alle skibe, inklusive skibe i transit.

b) IMO har godkendt mange obligatoriske indberetningssystemer langs den europæiske kyst, f.eks. i Gibraltar-strædet, ved Cap Finistère, Ouessant og i Dover-strædet. Der findes derfor i praksis en (potentiel) kæde bestående af kystindberetningssystemer fra Gibraltar-strædet op til indsejlingen til Nordsøen. Disse systemer sikrer også overvågning af søfart i deres område.

c) Der har været mange vigtige udviklinger inden for kommunikationsteknologi:

- den vigtigste er utvivlsomt det automatiske skibsideificeringssystem eller transpondere. IMO har godkendt specifikationerne og udarbejdet en tidsplan for obligatorisk installation af sådanne systemer om bord på alle skibe på over 300 t med virkning fra 2002.
- en anden bemærkelsesværdig udvikling er den voksende anvendelse af telenet til datatransmission. Det er i denne forbindelse værd at påpege, at Kommissionen har iværksat et aftalememorandum mellem flere medlemsstater vedrørende indførelse af et elektronisk dataudvekslingsnet (EDI) mellem medlemsstaternes administrationer til gennemførelse af direktiv 93/75/EØF (på nuværende tidspunkt er 5 medlemsstater plus Norge aftaleparter, og andre bliver det formentlig om kort tid).

d) *Opbygning af den globale navigations- og positionsinfrastruktur* er nu en prioritet for Den Europæiske Union via GALILEO-projektet. Dette initiativ vil føre til en pålidelig og særdeles nøjagtig tjeneste (10 m i rum sø og 3 m i havneområder) som kan tjene som en reference for positionsbestemmelsessystemer for skibe i eller nær EF-farvande. GALILEO tilbyder sammen med ECDIS²⁶ en enestående tjenesteydelse og bidrager til forbedrede navigationsbetingelser og sikkerhed. Systemet er satellitbaseret og muliggør også transmission af nødsignaler i henhold til GMDSS-begrebet²⁷. Kommissionen planlægger også at anvende satellitbilleder til at opdage forurenende skibe. Søfartsbranchen er særdeles involveret i udarbejdelsen af GALILEO's tjenesteydelser og kan således identificere andre eventuelle anvendelser af systemet.

På grundlag af alle disse elementer vil Kommissionen foreslå en generel fornyet gennemgang af indberetningssystemet som beskrevet i direktiv 93/75/EØF og det foreslåede Eurorep-direktiv²⁸. Det nye forslag skulle medvirke til at gøre overvågning af skibe i EF-farvande mere effektiv og mindre kompliceret under betingelser, der er forenelige med international havret.

²⁶ ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), som giver en løbende plotting for skibe på havet, inklusive dets umiddelbare position, på en computer om bord.

²⁷ GMDSS (Global Maritime Distress and Information System) består af et radiokommunikationssystem, der hovedsagelig er beregnet til hurtig varsel til de kystbaserede eftersøgnings- og redningsmyndigheder og alle skibe i nærheden i tilfælde af en nødsituation.

²⁸ Et andet spørgsmål forbundet med ulykker til søs er tilgængeligheden af havne, hvor skibe, som råder i vanskeligheder, kan søge tilflugt. De lokale myndigheder står ofte tøvende overfor at give adgang til et skib, som betragtes som usikkert eller som en forureningsfare, men at sende det længere ud på havet kunne forøge faren eller medføre større forurening. Dette er et yderligere problem, som eventuelt kan behandles i denne forbindelse.

3. Udvidelsen

På Det Europæiske Råds møde i Luxembourg (december 1997) blev det besluttet at godkende ansøgningerne fra seks lande om tiltrædelse af Den Europæiske Union. Det drejer sig om Polen, Ungarn, Tjekkiet, Slovenien, Estland og Cypern. Forhandlingerne med disse lande blev indledt i marts 1998. På Det Europæiske Råds møde i Helsinki blev det besluttet at udvide dette antal ved at påbegynde forhandlinger med Rumænien, Slovakiet, Litauen, Bulgarien og Malta i december 1999. Det Europæiske Råd anerkendte desuden Tyrkiets ansøgning.

Tiltrædelsesforhandlingerne rejser et problem med hensyn til sikkerheden til søs. Hvis de tretten ansøgerlande skulle tiltræde Den Europæiske Union i dag, ville antallet af tilbageholdte fartøjer, som sejler under europæisk flag, stige til 13,26%, fra de nuværende 5,73% (1998). Denne høje procentsats skyldes, at sikkerhedsniveauet for de fartøjer, som sejler under visse ansøgerlandes flag, er langt under gennemsnittet. Dette gælder bl.a. for Malta og Cypern, som ejer henholdsvis den fjerde- og den femtestørste flåde i verden.

En sådan sænkning af EU-fartøjernes sikkerhedsniveau er uacceptabel og kan næppe begrundes i udvidelsen. Det er derfor tvingende nødvendigt, at ansøgerlandene forpligter sig til nøje at overholde de internationale og europæiske normer for sikkerhed til søs, inden de tiltræder Den Europæiske Union.

Kommissionen har allerede gjort ansøgerlandene opmærksom på de alvorlige bekymringer, som denne sektor giver anledning til, og har indledt konkrete drøftelser med dem for at hjælpe dem med at forbedre denne situation. Kommissionen har bl.a. skaffet sig et klart overblik over, hvor langt Cypern er nået med gennemførelsen af EF-lovgivningen. I den samlede rapport om udvidelsen, som blev forelagt for Det Europæiske Råd i Helsinki, understregede Kommissionen, at Cypern og Malta må yde en betydelig indsats for at nå op på samme niveau som de øvrige medlemsstater. De cypriotiske myndigheder har allerede iværksat konkrete foranstaltninger. Kommissionen er i øjeblikket ved at kontrollere, at de bliver gennemført. Andre foranstaltninger bør følge efter.

I betragtning af, at de fleste ansøgerlandes flåder ikke opfylder sikkerhedsnormerne, og at det er nødvendigt at styrke både flagstatsmyndighederne og havnestatskontrollsystemet, har EU i de i 1999 reviderede tiltrædelsesparkerskaber understreget, at en tilpasning af lovgivningen om sikkerheden til søs er et højt prioriteret mål på kort sigt for de fleste ansøgerlande, herunder Cypern og Malta.

I forbindelse med tiltrædelsesforhandlingerne er en forbedring af sikkerhedsniveauet for ansøgerlandene i deres egenskab af flagstater af største betydning for Kommissionen. Den vil yde de pågældende lande enhver form for bistand, herunder ekspertbistand, som måtte være nødvendig, men vil ikke undlade at kræve, at de gennemfører hele EF-lovgivningen på dette område, inden de tiltræder Den Europæiske Union.

4. Mod en europæisk struktur for sikkerhed til søs

Som følge af de spørgsmål, som ERIKA-ulykken har givet anledning til med hensyn til effektiviteten af sikkerhedskontrollen i EU's havne, er der fra mange sider blevet rejst krav om oprettelse af et korps af europæiske kystvagter eller en europæisk struktur for sikkerhed til søs.

For ti år siden ville man slet ikke have haft en sådan debat. I dag er situationen væsentligt anderledes. En del af medlemsstaternes kompetence med hensyn til sikkerhed til søs er blevet overdraget til Fællesskabet. EF-forskrifterne dækker væsentlige aspekter af de gældende internationale IMO-konventioner. Hovedformålet er at sikre en effektiv og ensartet anvendelse af de internationale sikkerhedsregler i EU.

En europæisk struktur²⁹, af hvilken art den end måtte være, bør begrænse sig til at støtte medlemsstaternes og Kommissionens bestræbelser for at gennemføre og kontrollere EF-lovgivningen og evaluere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. For at kunne udføre dette hverv skal den pågældende struktur have mulighed for at indsamle og analysere faktuelle eller statistiske data uden at skulle bemyndiges til at træffe beslutninger. Den kunne også udføre punktuelle evaluerings- eller revisionsopgaver (f.eks. vurdering af klassifikationselskaberne på grundlag af de kriterier, der er nævnt i bilaget til direktiv 94/57/EF). Det skulle i så fald påhvile medlemsstaterne, og navnlig Kommissionen, som har til opgave at gennemføre EF-lovgivningen og sikre, at den bliver overholdt, at træffe egnede foranstaltninger.

Det ville være urealistisk eller i hvert tilfælde alt for tidligt at tænke på at etablere en integreret europæisk operationel enhed, en europæisk kystvagt, som skulle udføre de opgaver, som i øjeblikket påhviler de nationale søfartsmyndigheder.

De administrative strukturer med ansvar for sikkerheden til søs varierer stærkt fra medlemsstat til medlemsstat. Det drejer sig dels om civile myndigheder, dels om militære. De udfører en række meget forskelligartede opgaver, idet de som repræsentanter for havnestaten eller flagstaten fører tilsyn med skibene og i visse tilfælde også fungerer som fiskeriinspektion eller toldmyndighed eller tager sig af bekæmpelse af narkotikahandel og kontrol med immigrationen. I modsætning til visse lande som f.eks. De Forenede Stater, der kun har et enkelt forvaltningsorgan og derfor har meget lettere ved at indføre ensartede procedurer og kontrollere, at de bliver overholdt, skal Den Europæiske Union tage hensyn til den forskelligartethed, der præger de administrative traditioner i medlemsstaterne.

Kommissionen mener derfor, at det vil være hensigtsmæssigt at oprette en struktur som den europæiske struktur for sikkerhed til søs, som kunne udføre følgende opgaver:

- evaluering og revision af klassifikationselskaber
- inspektion på stedet af de vilkår, under hvilke medlemsstaterne foretager den kontrol med skibene, som påhviler havnestaten
- bidrag til europæiske uddannelseskurser for havnestaternes eller flagstaternes inspektører
- informationsbesøg i ansøgerlandene med henblik på at vurdere, om søfartsmyndighederne opfylder de forpligtelser, der påhviler ansøgerlandene i deres egenskab af såvel flagstater som havnestater
- indsamling af data og statistiske beregninger
- udnyttelse af Kommissionens databaser (f.eks.: database om inspektioner af passagerskibe i henhold til direktiv 1999/35/EF).

²⁹ Enhver beslutning om dette spørgsmål foretages på baggrund af den generelle debat om eksternalisering af Kommissionens opgaver.

Alle disse opgaver bør udelukkende udføres af højt kvalificerede sikkerhedsekspertes, som både er i besiddelse af en omfattende faglig viden og har et indgående kendskab til den europæiske og den internationale lovgivning om sikkerhed til søs og forureningsbekæmpelse. Det bør endvidere overvejes, om en sådan strukturs kompetence på længere sigt, i betragtning af de muligheder, der ligger i de nye positionsbestemmelsesteknologier, bør udvides til også at omfatte f.eks. kontrol med skibstrafikken.

5. Ansvarliggørelse af alle berørte parter

- a) Gældende bestemmelser om civilretligt ansvar for skader forårsaget af forurening med olie.

Den gældende ordning for maritimt ansvar har udviklet sig gennem århundreder og er derfor meget kompleks. Den består af en samling internationale konventioner om bestemte former for ansvar og mange forskellige regler om ansvarsbegrænsning, forsikring og jurisdiktion. Disse er ofte underlagt den nationale lovgivning, som afhænger af, om konventionerne er ratificeret af de berørte stater, og - i bekræftende fald - i hvilken udgave. Generelt fremhæves det ansvar, der påhviler skibets ejer, i modsætning til det ansvar, der påhviler de øvrige implicerede parter (som f.eks. skibsføreren, direktøren, ladningens ejer, befragteren, mellemhandlerne og klassifikationsselskabet). På den anden side har skibets ejer ret til at begrænse sit finansielle ansvar til et maksimumbeløb, som normalt er relativt lille.

Når det drejer sig om olieforurening, er de internationale ansvarsregler imidlertid skræddersyede til formålet og relativt ukomplicerede. Alle kyststater i EU er enten parter i - eller ved at ratificere - protokollerne fra 1992 vedrørende den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening ("the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution - CLC") og "the International Convention setting up the Oil Pollution Compensation Fund (Fund Convention)". Ved disse to konventioner er der indført en ansvarsordning i to dele, som omfatter forurenings-skader, herunder beskyttelsesforanstaltninger, og til en vis grad miljøskader *per se* i forbindelse med ulykker i staternes kystfarvande (op til 200 sømil).

Den første del er "the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution (CLC)", som vedrører skibsejerens erstatningsansvar. Skibsejerens ansvar er objektivt og således uafhængigt af fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ejeren har normalt ret til at begrænse sit erstatningsansvar til et beløb, som afhænger af skibets tonnage. Dette beløb udgør i øjeblikket maksimum 80 mio. € for de største skibe og i tilfældet med ERIKA kun ca. 13 mio. €. Skibsejeren mister kun retten til at begrænse sit ansvar, hvis det kan bevises, at forurenings-skaden skyldes, at skibsejeren har handlet eller undladt at handle i den hensigt at forvolde skade, eller hvis han har handlet groft uforsvarligt og vel vidende, at der sandsynligvis ville opstå en sådan skade. Konventionen om erstatningsansvar kræver også, at skibsejeren har en ansvarsforsikring, og giver skadelidte ret til at sagsøge forsikrings-selskabet direkte.

Den anden del er "the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC)", som blev oprettet ved "Fund Convention" for at yde erstatning til ofrene, hvis skibsejerens erstatningsansvar er begrænset til et beløb, som ikke er tilstrækkeligt til at dække skaden. Fonden finansieres af bidrag fra virksomheder, som køber olie, og der kan gøres brug af fonden i tre tilfælde. Det drejer sig hyppigst om tilfælde, hvor skaden overstiger det beløb, der svarer til skibsejerens maksimale erstatningspligt. Dernæst drejer det sig om tilfælde, hvor skibsejeren kan påberåbe sig en af de (få) undtagelsesbestemmelser, der er fastsat i konventionen om erstatningsansvar. Endelig drejer det sig om tilfælde, hvor skibsejeren ikke

er i stand til at opfylde sine økonomiske forpligtelser. Det maksimale erstatningsbeløb, der kan ydes af fonden, andrager ca. 185 mio. €.

Ofrene for olieudslip kan gøre deres krav gældende direkte over for fonden, og i det omfang, kravene er berettigede og opfylder de relevante kriterier, vil fonden yde erstatning direkte til skadelidte. Hvis summen af de berettigede krav overstiger det loft, der er fastsat for fondens forpligtelser, vil samtlige krav blive reduceret forholdsmæssigt. Hvis skadelidte og fonden ikke kan nå til enighed, kan skadelidte indbringe sagen for domstolene i den stat, hvor skaden er sket. Siden IOPC-fonden blev oprettet i 1978, har den behandlet ca. 90 sager, hvoraf de fleste er blevet afgjort i mindelighed uden rettens indblanding.

Generelt har denne to-delte ordning vist sig at være brugbar. Ikke mindst, når man betragter de øvrige former for forureningsulykker, som i øjeblikket ikke er omfattet af nogen ordning (f.eks. ulykker i forbindelse med andre farlige og skadelige stoffer end olie eller ulykker forårsaget af udslip af bunkerolie fra andre skibe end olietankskibe), er den meget avanceret. Derfor mener Kommissionen, at den eksisterende ordning for erstatningsansvar for skader forårsaget af olieforurening bør benyttes som model for fremtidige foranstaltninger. En generel ordning for erstatningsansvar for miljøskader, således som den er skitseret i Kommissionens nyligt udsendte hvidbog om erstatningsansvar for miljøskader³⁰, er et velegnet redskab til udvikling af regler for erstatningsansvar på områder, hvor der endnu ikke findes ensartede regler på fællesskabsniveau. Der findes dog allerede en ensartet verdensomspændende ordning for erstatningsansvar for skader forårsaget af olieforurening fra skibe. De europæiske foranstaltninger kan og bør tage udgangspunkt i den eksisterende ordning, som er baseret på internationalt anerkendte koncepter.

b) Foreslåede foranstaltninger til forbedring af den eksisterende ordning

Mindst følgende tre kriterier bør tages i betragtning ved vurderingen af, om ordningen for erstatningsansvar er fuldt tilfredsstillende:

- 1) Erstatningen til ofrene skal falde omgående, uden at skadelidte først skal igennem langvarige retssager.
- 2) Niveaue for det maksimale erstatningsbeløb skal være tilstrækkeligt højt til at dække berettigede krav hidrørende fra enhver potentiel katastrofe forårsaget af en olietankskibsulykke.
- 3) Ordningen bør få tankskibsoperatører og afskibere til at afholde sig fra at transportere olie i noget som helst andet end tankskibe af upåklagelig kvalitet.

Efter Kommissionens opfattelse er den ordning, der er fastsat i CLC- og IOPC-konventionerne tilfredsstillende i henseende til første punkt, da kravene generelt skal behandles prompte uden langvarige retssager.

Med hensyn til det andet punkt er der behov for foranstaltninger. Så længe maksimumbeløbene ikke er tilstrækkeligt store til at dække en hvilken som helst potentiel katastrofe, vil ofrene for en oliekatastrofe med omfattende skader få mindre erstatning end ofre for mindre ulykker. Dette er problematisk set fra et principielt synspunkt. Desuden har forskellige olieforureningsulykker, som har fundet sted i nyere tid, vist, at selv relativt små oliemængder kan give anledning til tvivl om, hvorvidt den nuværende grænse er sat tilstrækkeligt højt.

³⁰ KOM(2000) 66, endelig udg. af 9. februar 2000.

Også med hensyn til det tredje punkt er den nuværende ordning utilstrækkelig. Skibsejerens ret til at begrænse sit ansvar er i øjeblikket praktisk taget umulig at anfægte, og afskiberne har slet ikke noget individuelt ansvar. Det faktum, at skibe, der befinder sig i en elendig forfatning, fortsat anvendes til transport af olie, viser, at befragterne ikke i tilstrækkelig grad afskrækkes fra at opgive deres utålelige praksis med bevidst at vælge skibe af ringe kvalitet.

Af disse årsager foreslår Kommissionen følgende foranstaltninger:

i) Forbedring af den internationale ordning

Allerførst bør de maksimumbeløb, der er fastsat i såvel CLC-konventionen som i IOPC-konventionen, forhøjes med øjeblikkelig virkning. Hvis det lykkes at samle det nødvendige flertal, kan maksimumbeløbene forhøjes via den forenklede procedure med stiltiende accept, som blev indført ved protokollerne fra 1992³¹. Denne foranstaltning ville resultere i en væsentlig forhøjelse (ca. 50%) af det mulige erstatningsbeløb og i en deling af den finansielle byrde mellem skibsejerne og de virksomheder, der modtager olien.

I mellemtiden bør det overvejes at foretage en mere gennemgribende revision af CLC-konventionen og IOPC-konventionen. Der skal bl.a. tages stilling til, om de nuværende kriterier for, hvornår skibsejeren mister retten til at begrænse sit erstatningsansvar, er acceptable. Et andet spørgsmål, der skal overvejes nøje, er, om den nuværende definition på forureningsskader bør udvides.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at gøre deres yderste for at støtte enhver indsats på internationalt plan for at forbedre den eksisterende ordning for erstatningsansvar i tilfælde af olieforurening.

ii) En europæisk fond, som kunne udgøre ordningens tredje del

Kommissionen er klar over, at de internationale procedurer, som skal følges, hvis man vil opnå konkrete resultater, er langvarige, og at der ikke er nogen garanti for, at planerne lykkes. Kommissionen mener derfor, at der er behov for en supplerende indsats på europæisk niveau for at sikre en rimelig erstatning til ofre for olieforureningsulykker, der finder sted i europæiske farvande.

Dette mål kunne realiseres, hvis der blev oprettet en europæisk fond, som kunne være det tredje trin i ordningen, og som kunne yde erstatning til ofre for olieforureningsulykker i europæiske farvande, såfremt de internationalt anerkendte krav overstiger lofterne. Erstatningsansvar i henhold til denne europæiske fond kunne baseres på de samme principper og regler som dem, der gælder for IOPC-fonden. Dog bør maksimumbeløbet sættes så højt, at det kan dække en hvilken som helst potentiel katastrofe. Fonden skulle finansieres af europæiske olieimportører på samme måde som IOPC-fonden. Et generelt loft på 1 mia. € anses for at være tilstrækkeligt til at dække en hvilken som helst potentiel katastrofe. Denne beløbsgrænse svarer både til det loft, der er fastsat i De Forenede Staters lovgivning om erstatningsansvar i tilfælde af olieforurening, og til gældende forsikringspraksis i henseende til skibsejeres civilretlige ansvar for skader forårsaget af olieforurening.

En international aftale mellem EU-medlemsstaterne om supplerende bidrag til den europæiske fond forekommer at være det bedste middel til at nå dette mål.

³¹ Artikel 15 i protokollen fra 1992 vedrørende CLC og artikel 33 i protokollen fra 1992 vedrørende IOPC. Enhver ændring i henhold til disse artikler vil træde i kraft tidligst 36 måneder efter, at den er blevet vedtaget af IMO's retsudvalg.

iii) Erstatningsansvar

Kommissionen overvejer også muligheden af at indføre EU-bestemmelser, som indebærer, at enhver, som har forårsaget eller bidraget til at forårsage en olieforureningsskade, skal gøres objektivt ansvarlig for skaden; det kan dreje sig om såvel rederi som befragter, for så vidt som de udøver kontrol med den berørte ladning. Dette forstærker gennemførelse af princippet om at "forureneren betaler" og stemmer således overens med Kommissionens hvidbog af 9. februar 2000 om erstatningsansvar for miljøskader (KOM(2000) 66 endelig udg.).

iv) Sanktioner i tilfælde af grov uagtsomhed

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at enhver, som ved grov uagtsomhed har forårsaget eller bidraget til at forårsage en olieforureningsulykke, bør ifalde en sanktion med afskrækkende virkning.

En sådan sanktion, som er baseret på princippet om objektivt ansvar, kan iværksættes over for såvel skibsejerne som befragterne og andre afskibere. Det bør fastsættes, at bøderne skal betales til den stat, hvor forureningen har fundet sted, da det normalt er de nationale myndigheder, der er ansvarlige for rensnings- og retningsarbejdet. Sådanne sanktioner kunne endvidere baseres på en række fælles principper. F.eks. kunne sanktionerne afhænge af, hvordan den ansvarlige part reagerer på ulykken, og i hvilket omfang vedkommende er villig til at samarbejde. Sanktionerne kunne således få en betydelig præventiv virkning.

Kommissionen mener derfor, at det på baggrund af traktatens principper - navnlig princippet om, at forureneren betaler - bør undersøges, hvordan sådanne sanktioner, baseret på princippet om objektivt ansvar, kan iværksættes i Fællesskabet, hver gang fejlen skyldes tilsidesættelse af en forpligtelse i henhold til EF-lovgivningen. En EF-retsakt, hvori der fastsættes fælles principper for iværksættelsen af passende sanktioner på medlemsstatsniveau, vil være et skridt i den rigtige retning.

C: FRIVILLIG AFTALE MED INDUSTRIEN

Kommissionen foreslår, at man straks - for at støtte dens initiativ om "kvalitet inden for søfart" - indleder drøftelser med olieselskaberne om indholdet af en frivillig aftale, uden at afvente ikrafttrædelsen af de foreslåede retsfor skrifter og resultaterne af de foranstaltninger, der skal iværksættes i anden fase. Ved en sådan aftale skulle der opstilles visse principper for olieselskabernes aktiviteter, f.eks.:

- der bør ikke transporteres olie i fartøjer, der er over 15 år gamle, medmindre det ved en passende kontrol er blevet fastslået, at sikkerheden er i orden;
- befragtningsprocedurerne gøres mere gennemsigtige;
- olieselskaberne yder et bidrag til den europæiske fond med henblik på ofrene for olieforurening;
- olieselskabernes eget kontrolsystem skal gøres mere effektivt, og
- ansvaret i forbindelse med befragtning af olietankskibe bør fastlægges nøje.

Kommissionen vil på Rådets møde (transportministrene) i oktober 2000 fremlægge resultaterne af disse drøftelser.

KONKLUSION

Kommissionen foreslår Europa-Parlamentet og Rådet:

- snarest muligt at vedtage de tre nævnte forslag til lovgivningsmæssige foranstaltninger,
- at godkende principperne i det andet sæt foranstaltninger,
- at tage ad notam, at Kommissionen vil indlede drøftelser med olieindustrien om indgåelse af frivillige aftaler og aflægge rapport herom.

BILAG 1

TANKSKIBSULYKKER

Bilaget redegør først nærmere for **ERIKA**-ulykken og kommer derefter med en kort redegørelse for væsentlige tankskibsulykker i EU's farvande og andre ulykker, der anses for relevante i forbindelse med **ERIKA**-ulykken.

A. ERIKA-katastrofens forløb

1. Havariet

ERIKA sejlede fra Dunkirk den 10. december 1999 lastet med omkring 30 000 tons fuelolie. Skibets bestemmelsehavn var Livorno, Italien. Befragteren var olieselskabet Total Fina. Om eftermiddagen den 11. december da skibet nærmede sig Ushant trafikadskillelssystemet fik skibet kraftig slagside til styrbord, muligvis fordi noget af lasten lækkede ind i en ballasttank. Kaptajnen udsendte et nødsignal, som dog blev annulleret efter flytning af ballast for at rette skibet op. Skibet ændrede kurs mod oliehavnen Donges i Frankrig, som nødhavn.

Hen mod aften den 11. december var der opstået revner på hoveddækket over nr. 2 ballasttank, og slagsiden var blevet kraftigere. Under forværrede vejrforhold gjorde besætningen endnu et forsøg på at korrigere slagsiden ved at fordele ballast og last.

Den 12. december blev der i de tidlige morgentimer udsendt endnu et nødsignal med oplysning om, at noget af skrogbeklædningen var blevet skyllet væk. De franske myndigheder iværksatte omgående en redningsaktion, og kl. 0645 var man begyndt at evakuere besætningen pr. helikopter. Kort efter kl. 0800 revnede skroget ved nr. 2 ballasttank og skibet brækkede over i to dele ved positionen 40 sømil syd for Pointe de Penmarc'h. Hele besætningen blev reddet i sikkerhed.

Bjærgningsfartøjer begyndte at slæbe de to skrogdele længere væk fra kysten, men de sank den 13. december.

2. Oplysninger om skibet

ERIKA var et enkeltskroget tankskib på 37 000 tons dødvægt og blev bygget i Japan i 1975. Det var registreret på Malta siden 1993 og var efter overførsel fra Bureau Veritas i juni 1998 klassificeret hos det italienske klassifikationselskab RINA. Skibet ejedes af Maltas Tevere Shipping Company. Tankskibet blev ombygget i 1997 i henhold til princippet om separate ballasttanke.

Skibets navn blev ændret syv gange og det blev klassificeret af fire forskellige klassifikationselskaber i løbet af det 25-årige levetid. Skibet sejlede under liberiansk og japansk flag, inden det blev registreret på Malta.

SIRENAC-databasen under Paris-aftalememorandum'et om havnestatskontrol viser, at der blev foretaget fire kontrolsyn af **ERIKA** i perioden fra november 1997. Disse afslørede forskellige mangler, men der blev ikke noteret nogen større konstruktionsproblemer.

I 1998 foretog RINA i Montenegro et særligt kontrolsyn, hvorunder 100 tons stål i skibets tanke blev udskiftet. En RINA-skibsinspektør anbefalede i november 1999 (lige inden ulykken), at tykkelsen af ballasttankenes længdeafstiver blev målt. Skibet fik sejltiladelse på betingelse af, at undersøgelserne blev fuldført i januar 2000.

3. Foreløbige konklusioner

Den foreløbige rapport fra den franske havariundersøgelse³² konkluderede, at der opstod et konstruktionssvigt, som i begyndelsen medførte, at olielasten lækkede ind i ballasttankene, og lasten måtte omfordeles for at korrigere den medfølgende slagside. Under dårligere vejrforhold revnede skroget senere helt ved nr. 2 ballasttank, så skibet brækkede i to dele.

4. Ulykkens følger

Da Europa-Kommissionen blev informeret om, at **ERIKA** var brækket over og forlist samt om forureningstruslen, aktiverede den omgående sit nødhjælpshold og tilbød at stille eksperter fra Fællesskabets taskforce for olieforurening til rådighed for de franske myndigheder, idet Kommissionen ville bære omkostningerne. Kommissionen stillede en forbindelsesofficer til rådighed mellem de franske myndigheder og de udenlandske fartøjer, som deltog i aktionen. Det skønnede første olieudslip var på 10 000 tons fuelolie cirka 60 km ud for Frankrigs kyst (det sydlige Bretagne).

De to skrogdele ligger på ca. 120 meters dybde og menes at indeholde ca. 15 000 tons olie. Siden skibets forlis er der rapporteret yderligere olieudslip fra vraget. Efter ulykken har lastens ejer, Total Fina SA indgået en aftale med den franske regering om at forhindre yderligere olieudslip fra de to vragele og om direkte at finansiere alle dertil knyttede inspektioner, samt alle aktiviteter vedrørende oliens fjernelse fra vraget, hvis det er muligt.

De samlede skadesomkostninger efter ulykken kendes endnu ikke, men der er indgivet en række krav til det kontor, som skibets forsikringsselskab (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.), har etableret i Lorient samt til den internationale kompensationsfond for olieforurening (IOPC 1992 Fund)³³.

³² "Tankskibet Erikas havari" (Naufrage du pétrolier "Erika) udgivet af det franske transport- og boligministerium, 13.01.2000

³³ Jf. kapitel 2, afsnit 5, for nærmere oplysninger om ansvars- og kompensationsordninger.

B. Andre tankskibsulykker

I perioden januar 1992 og marts 1999 androg de samlede skibstab i verden alle skibstyper 593 handelsskibe eller 8 mio. tdwt.

Skibstype	0-4 år		5-9 år		10-14 år		15-19 år		20-24 år		25+		I ALT	
	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt	Antal skibe	1000 dwt
Tankskibe (alle)	-	-	2	280	2	42	13	985	35	1032	25	188	77	2527
Alle skibe	10	100	11	343	50	611	114	2083	202	3424	206	1477	593	8037

Tankskibstab sammenlignet med samlede skibstab (over 500 BT)

I samme periode androg antallet af anmeldte tankskibstab i verden (alle kategorier) 77 skibe eller 2,4 mio. tdwt. Tankskibe udgjorde kun 13% af de samlede skibstab. Hvis tabene opgøres i tonnage er effekten imidlertid større, idet ulykker med tankskibe udgør 31% af verdens samlede tab opgjort i dwt.

Siden **Torrey Canyon** stødte på grund på revet Seven Stones' Reef ud for Lands End i 1967 har der været en række større tankskibsulykker i EU-farvande, som har forårsaget alvorlig olieforurening. Med en enkelt undtagelse drejede det sig i alle tilfælde om store råolietankskibe. Den ene undtagelse var **ERIKA**, som sejlede med en last af fuelolie.

ÅRSAGER

Tankskibsulykker kan inddeles i nogle hovedkategorier:

Grundstødning som følge af navigations- eller lodsfejl (Sea Empress, Torrey Canyon, Aegean Sea)

Grundstødning som følge af mekanisk svigt (Amoco Cadiz, Braer)

Brand og eksplosion under operationer ombord (Haven)

Kollision med et andet skib, efterfulgt af brand/eksplosion (British Trent)

Kollision med et andet skib medførende forurening (ingen brand)

Konstruktionssvigt (Betelgeuse, Mimosa, Erika).

STØRRE FORURENEDE TANKSKIBSULYKKER I EU-FARVANDE							
NAVN	DATO	STED	FLAG	DWT.(t)	UDSLIP ³⁴ (t)	TYPE	ÅRSAG
TORREY CANYON	1967	ud for Lands End	LIB	120000	119 00	Råolie	Navigationsfejl- Grundstødt
URQUIOLA	1976	La Coruña	?	?	100000	Råolie	Navigationsfejl –Grundstødt
AMOCO CADIZ	1978	ud for Bretagne	LIB	220000	223000	Råolie	Styreanordningssvigt- Grundstødt
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (IRL)	FRA	115000	?	Råolie	Konstruktionssvigt ved losning af lasten. Gennemtærede ballasttanke.
HAVEN	1991	Ud for Genova	CYP	232163	144000	Råolie	Brand og eksplosion
AEGEAN SEA	1992	La Coruña	GR	114000	74000	Råolie	Grundstødt & eksplosion Menneskelig fejl
BRAER	1993	Shetlands-øerne	LIB	84700	85000	Råolie	Maskinsvigt- Grundstødt Besætningens kompetence
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147000	72000	Råolie	Navigationsfejl- Grundstødt
ERIKA	1999	ud for Bretagne	MAL	37000	10000+	Fuel-olie	Brækkede over - forliste

Større forurenende tankskibsulykker i EU-farvande

TORREY CANYON

Torrey Canyon var et liberiansk-flaget tankskib på 120 000 tdwt, som grundstødte på Seven Stones' revet mellem Land's End og Scilly-øerne den 18. marts 1976. Ulykken forårsagede et olieudslip på 119 000 ton råolie, som medførte alvorlig forurening langs kysterne i Sydvestengland og Nordfrankrig. Den vigtigste årsag til grundstødningen var menneskelig fejl i form af dårlig navigation. Ulykken førte til, at der blev fastlagt betydeligt strammere regler for tankskibe i form af IMO's internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL).

³⁴ Kilde til forureningsdata: ITOFF

URQUIOLA

Den 12. maj 1976 stødte tankskibet **Urquiola** mod en genstand under vandet ved indsejlingen til havnen i La Coruña. Da skibets last lækkede, blev det beordret ud af havnen på grund af brand- og eksplosionsfaren. Mens det fik assistance til at forlade havnen grundstødte tankskibet igen, hvilket forårsagede mere skade. Skibet eksploderede to timer senere og kaptajnen blev dræbt. Olieudslippet var på i alt 100 000 ton olie. Ulykken skyldtes oprindeligt en navigationsfejl, som blev forværret i forbindelse med forsøget på at slæbe skibet væk fra havnen.

BETELGEUSE

Den 8. januar 1979 eksploderede det franske tankskib **Betelgeuse**, som ejedes af Total, mens det var ved at losse råolie i Bantry Bay, Irland. Havariundersøgelsen konkluderede, at eksplosionen skyldtes et brud på skibsskroget som følge af belastning af skroget under lasteoperationer. Et væsentligt bidragende element var alvorlig ståltæring som følge af korrosion i ballasttankene. Ejerne fik en påtale for deres beslutning om ikke at udskifte alvorligt tærede længdeafstivere under skibets andet særlige kontrolsyn. Skibet var klassificeret hos Bureau Veritas.

AMOCO CADIZ

Den 17. marts 1978 grundstødte det liberiansk-flagede **Amoco Cadiz** på Bretagnes nordvestkyst og mistede hele sin last på 223 000 tons råolie. Tankskibet havde mistet styreevnen i hårdt vejr og stødte på grund under forsøg på at tage skibet i slæb. Derefter brækkede skibet over i hårdt vejr. Endnu engang var den menneskelige faktor et væsentligt element, foruden teknisk svigt. Der er siden vedtaget ændringer til bestemmelserne om styreanordninger.

HAVEN

Den 11. april 1991 eksploderede det kypriotisk-flagede tankskib **Haven** på 232 163 ton ud for Genova. Tankskibet var delvist lastet med råolie, og eksplosionen fandt angiveligt sted under pumpeoperationer. Ved eksplosionen brækkede skibet i tre dele, og der opstod en alvorlig brand og et olieudslip på ca. 74 000 tons råolie, hvoraf meget brændte op. Ulykken kostede menneskeliv.

AEGEAN SEA

Den 3. december 1992 grundstødte det græsk-flagede kombinerede massegodsskib **Aegean Sea** på 114 000 tons på klipper under indsejlingen til La Coruña i Spanien. Skibet havde en last på 80 000 tons råolie. Lodsens skulle til at stige ombord da skibet grundstødte. Skroget revnede ved sammenstødet, med et olieudslip på ca. 74 000 tons olie til følge. Olien antændtes og skibet eksploderede. **Aegean Sea** var et OBO-fragtskib og derfor dobbeltskroget. Ulykkesårsagen var endnu engang menneskelig fejl som følge af fejlagtig navigation under hårde vejrforhold.

BRAER

Det liberiansk-flagede Braer var undervejs fra Norge til Montreal i januar 1993, da skibet fik motorstop 10 sømil syd for de britiske Shetlandsøer. Årsagen var kontamination af brændstoffet med vand, efter at der var trængt havvand ind i brændstofstankenes luftventiler. Disse var revnet på dækket fordi ekstra stålrør ikke var surret ordentligt fast. Den 5. januar grundstødte skibet på Shetland i hårdt vejr og mistede hele lasten på 84 700 tons råolie. Forsøg på at tage tankskibet på slæb, inden det grundstødte, mislykkedes.

SEA EMPRESS

Det liberiansk-flagede **Sea Empress** grundstødte ligeledes ved indsejlingen til Milford Haven den 15. februar 1996 med lods ombord. Der var tale om et tre år gammelt enkeltskroget skib, som var lastet med 131 000 tons råolie. Den alvorlige skade på skroget førte til et olieudslip på ca. 72 000 tons olie, med alvorlig forurening af kysterne langs det sydlige Wales.

Ulykken skyldtes primært navigationsfejl mens skibet blev ført af lods ind i havnen, kombineret med manglende oplysninger om de fremherskende tidevandsstrømme. Havariundersøgelsen afslørede også mangler ved havnens forvaltning og forløbet efter grundstødningen.

Andre væsentlige tankskibsulykker

EXXON VALDEZ

Exxon Valdez grundstødte i Prince William-sundet, Alaska, den 24. marts 1989.

Olieudslippet udgjorde 37 000 tons råolie. Skønt det ikke hører til de største olieudslip, anses det for et af de mest miljøødelæggende udslip på grund af områdets karakter. Den vigtigste årsag til grundstødningen var dårlig navigation. Ulykken førte til en lov om olieforurening i 1990 (US Oil Pollution Act (OPA 90)), der fastsatte meget strengere krav til tankskibe, der opererer i amerikanske farvande.

BRITISH TRENT

Den 3. juni 1993 kolliderede produkttankskibet **British Trent** på 25 147 tons, som var registreret i Bermuda, med den panamansk-flagede bulkcarrier **Western Winner** i tæt tåge ud for den belgiske kyst. Tankskibet brød i brand og lasten af blyfri benzin eksploderede. Det meste af benzinudslippet gik op i flammerne, og der gik menneskeliv tabt. Der skete ingen forurening. Kollisionen skyldtes navigationsfejl under nedsat sigtbarhed.

BORGA

Borga var et nyt dobbeltskroget tankskib. Den 29. oktober 1995 grundstødte skibet under indsejling med lods til Milford Haven i Storbritannien. Skibet sejlede med en last på 112 180 tons råolie. Skønt skibets skrog blev beskadiget, opstod der ingen forurening, og efter at have losset 8 500 tons olie over i en lægterpram, blev det bragt flot igen.

Hovedårsagen til ulykken var en navigationsfejl mens skibet vendte i en smal kanal.

Ulykken er nævnt for at understrege argumentet om, at dobbeltskrogede tankskibe udgør en mindre forureningsrisiko, skønt det må erindres, at *Aegean Sea* også var et dobbeltskroget fragtskib, men som brød i brand og eksploderede efter grundstødning.

MIMOSA

Den 11. januar 1995 opstod der alvorlig konstruktionssvigt på det liberiansk-flagede, såkaldte ULCC-linieskib **Mimosa** på 300 000 tons dødvægt, mens det sejlede med last ud for Skotland. Et stort stykke af skrogets pladebeklædning faldt af under moderate vejrforhold og efterlod et stort hul i forskibets øverste ballasttank.

Skibet var 18 år gammelt og klassificeret hos DNV. Det havde gennemgået befragterens kontrolprocedurer. Efter nogen tid blev lasten losset over i et andet tankskib og skibet fortsatte til Portugal med henblik på reparation. Der skete ingen forurening.

NAKHODKA

I januar 1997 brækkede det russiske tankskib Nakhodka på 20 471 tons over i hårdt vejr ud for Japans kyst. Skibet sejlede med en last af fuelolie, som forårsagede Japans værste olieforureningsulykke. Havariundersøgelsen konkluderede, at årsagen var dårlig vedligeholdelse af skroget og alderdom, idet skrogets stålbeklædning var meget tæret. Som følge af uheldet foreslog Japan, at IMO fremskød datoerne for udfasning af enkeltskrogede tankskibe. Japan har fornyligt bemærket over for IMO, at der er ligheder mellem denne ulykke og **ERIKA**-ulykken.

VOLGONEFT 248

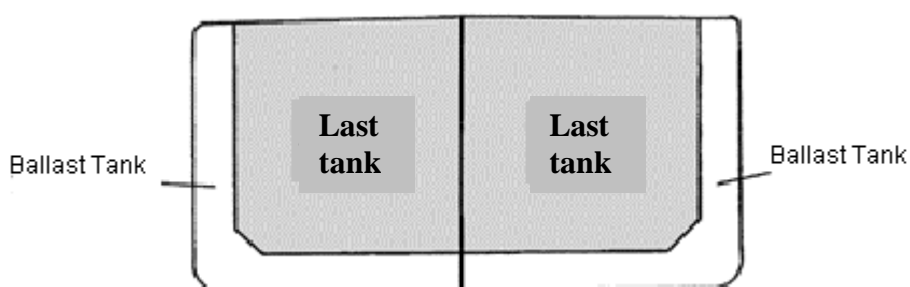
Den 29. december 1999 grundstødte det russiske tankskib **Volgoneft 248** i dårligt vejr og brækkede over ud for Istanbul. Ulykken forårsagede et olieudslip på 1 300 tons fuelolie. Skibet var 25 år gammelt og tilsyneladende begrænset til sæsonbetonet sejlads under lette vejrforhold.

BILAG 1-B

Tankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design

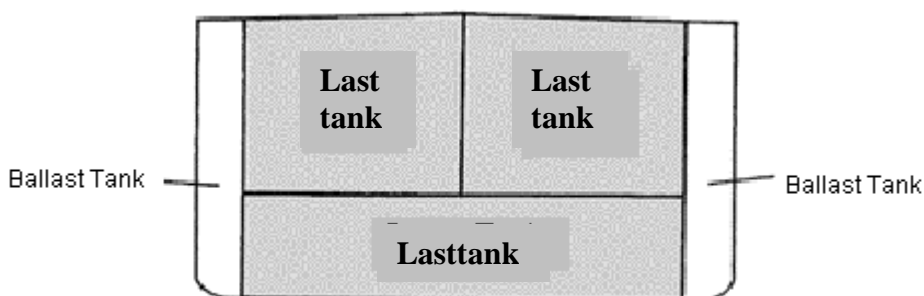
Der er blevet foreslået mange former for tankskibedesigns med henblik på at nedsætte faren for forurening i tilfælde af ulykker. På internationalt plan har man i stadig højere grad fokuseret på tre hovedtyper: Dobbeltkroget tankskib, "Mid-deck" tankskib og "Coulombi Egg" tankskib. Herunder vises et typisk tværsnit for hver af disse typer:

Dobbeltkroget tankskib



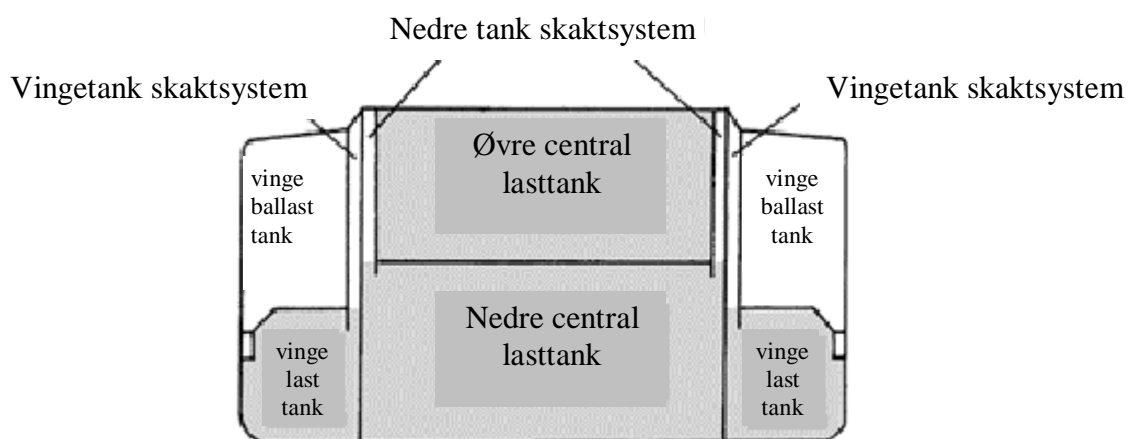
Denne type fartøj beskytter mod olieudslip ved grundstødning eller kollision ved at omgive hele lasttankens længde med et tomrum på to eller tre meter, som adskiller lasttankene fra fartøjets ydste skal (skrog). Begge skaller (skrog) skal beskadiges, før der kan forekomme olieudslip.

"Mid-deck" tankskib



Som et alternativ til dobbeltskrogsdesign kan tankskibe indbygge et "Mid-deck", hvor trykket i lasttanken ikke overstiger det ydre hydrostatiske vandtryk. Tankskibe med dette design har dobbelte sider i hele lasttankens længde, således at et fire-fem meters tomrum adskiller lasttankene fra fartøjets ydre skal (skrog). Der er ingen dobbelt bund, og lasten er i direkte kontakt med bunden af skroget. Lasttankene er dog adskilt horisontalt af et olietæt dæk. Det olietætte horisontale dæk har en sådan højde, at det eksterne vandtryk - hvis skrogets bund beskadiges - overstiger de laveliggende lasttankes olietryk, således at olien forbliver i fartøjet.

"Coulombi Egg" design



Ved første øjekast forekommer denne konfiguration at være en variant af "Mid-deck" tankskibet, men det adskiller sig herfra på tre vigtige punkter. For det første er vingetankene ca. 50% større, for det andet er vingetankene opdelt horisontalt i øvre og nedre tanke, således at de nedre vingetanke indeholder last, og for det tredje er de øvre vingetanke ikke blot udelukkende separate ballasttanke, men fungerer også som "redningstanke". "Coulombi Egg" tankskibe har et lastoverførselssystem i nødsituationer, således at olie fra beskadigede lasttanke kan overføres til tætte, tomme øvre vingetanke, således at olieudslip i havet minimeres ved kollision eller grundstødning. Dette system udnytter det forhold, at det ydre tryk fra havet på grund af fartøjets lastede dybgang er større end oliens i de beskadigede lasttanke, således at olien i de beskadigede lasttanke tvinges ind i "redningstankene".

Bemærk: De Forenede Stater mener ikke, at "Coulombi Egg" tankskibsdesignet svarer til dobbeltskrogsdesignet, og tankskibe med "Coulombi Egg" design tillades ikke i De Forenede Staters havne.

FORSLAG TIL RETSAKTER

FORSLAG TIL RETSAKT I

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol)

BEGRUNDELSE

ERIKA's forlis har belyst flere svagheder i den nuværende havnestatskontrolordning. Således havde man ikke opdaget de svagheder, som menes at være grunden til ulykken under mange syn, der er foretaget af ERIKA i de senere år både af klassifikationsselskaberne som led i havnestatskontrolordningen og af olieselskaberne som led i deres private inspektionssystem.

Man har siden vedtagelsen af direktiv 95/21/EF gjort en betydelig indsats, navnlig inden for rammerne af Paris-memorandummet om havnestatskontrol, med henblik på at forbedre ensartetheden og effektiviteten af inspektionsprocedurerne. Man må dog konstatere, at der stadigvæk er store forskelle inden for Fællesskabets grænser og at skibe, som er en stor risiko for miljøet ikke gives tilstrækkelig opmærksomhed når de lægger til i de europæiske havne.

Når Kommissionen har besluttet at foreslå ændringer til direktivet skyldes det bl.a. følgende grunde:

- mange medlemsstater opfylder stadig ikke den tærskel på 35% for inspektioner af individuelle skibe, som er foreskrevet i direktivet
- den målfaktor, der er udviklet inden for rammerne af Paris-MOU og som er obligatorisk i henhold til direktivet anvendes ikke på en tilfredsstillende måde
- en undersøgelse af rapporterne fra de inspektioner, der blev udført før ERIKA's forlis viser tilsyneladende, at de udvidede inspektioner, som blev foretaget i henhold til direktivet, ikke altid blev udført med den tilstrækkelige strenghed. Under denne undersøgelse har det endvidere ikke været muligt at verificere i hvilken grad retningslinjerne i bilag V blev fulgt og hvad der helt nøjagtigt blev kontrolleret.

Kommissionen foreslår derfor en række foranstaltninger, der sigter på at forbedre og styrke det inspektionssystem, der er fastlagt i direktivet vedrørende havnestatskontrol.

Følgende ændringer foreslås:

1. Udelukke fartøjer, der klart er substandard forbydes sejlads i europæiske farvande.

Kommissionen mener, at det er uacceptabelt, at bestemte fartøjer, hvis fortid viser, at de decideret er farlige for sikkerheden til søs og for havmiljøet fortsat sejler i Fællesskabets farvande. Offentligheden kan kun betragte en sådan situation som en demonstration af den manglende effektivitet af den kontrol, havnestaterne udfører om bord på skibene.

Kommissionen mener, at der bør sendes et klart og stærkt budskab både til skibsoperatørerne og til alle de aktører, navnlig flagstaterne eller klassifikationsselskaberne, som ved deres adfærd eller deres forsømmelighed bidrager til de store farer, der løbes hvad angår sikkerhed til søs og havmiljøet.

Kommissionen foreslår derfor at forbyde disse fartøjer at sejle i Den Europæiske Unions farvande. Det gælder de fartøjer, som indgår i de skibskategorier, der er omfattet af artikel 7 og bilag V i direktivet³⁵. Når disse skibe har nået en vis alder (over 15 år) og kan betragtes

³⁵ Bilag V vedrører udvidet inspektion for bestemte skibskategorier (olietankskibe, gastankskibe, kemikalietankskibe og massegodsskibe over en bestemt alder, samt passagerskibe).

som "gengangere" (tilbageholdt mere end to gang i de sidste to år) og som fører en stats flag, som forekommer på den "sorte liste", som er etableret af Paris-MOU må de ikke længere få adgang til Fællesskabets havne.

Kommissionen har fastsat retningslinjer for anvendelse af denne foranstaltning, hvori der gøres indgående rede for de procedurer, der gælder for at udstede forbud, og som også fastsætter muligheden for at ophæve forbuddet, når det kan bevises, at fartøjet ikke længere udgør nogen sikkerheds- og miljørisiko. Kommissionen offentliggør listen over fartøjer, der forbydes adgang, hvert halve år.

2. Fastsættelse af obligatorisk inspektion af fartøjer, der udgør en betydelig risiko for sikkerhed til søs og for havmiljøet.

I henhold til direktiv 95/21/EF er det ikke obligatorisk at syne et fartøj. Uafhængigt af den potentielle fare, et fartøj kan udgøre, afhænger beslutningen om at syne et fartøj altid af en forudgående udvælgelse, som foretages af en havnestatsinspektør, og som bygger på hans faglige vurdering. Den målfaktor, som blev indført ved ændring til direktivet af 19. juni 1998, er et vigtigt skridt frem mod harmonisering af udvælgelseskriterier. Kommissionen mener dog, at inspektørernes margin for udvælgelse af de fartøjer, der skal synes, skal nedskæres ganske betydeligt, hvis man ønsker at nå frem til en reel ensartethed og effektivitet.

Kommissionen foreslår derfor, at syn gøres obligatorisk i følgende tilfælde:

(a) – når målfaktoren overstiger en bestemt værdi.

Målfaktorsystemet, som blev fastsat ved direktivet og Paris-MOU, fungerer ikke tilfredsstillende. Fartøjerne med den højeste målfaktor bliver ikke systematisk højest prioriteret i praksis.

Kommissionen foreslår i artikel 5 at indføje en specifik forpligtelse til systematisk at syne fartøjer, hvor målfaktoren er over 50 point efter den procedure, der er fastsat i Paris-MOU, hver gang fartøjet anløber havn i Den Europæiske Union. 50 point svarer til de fartøjer, som udgør en stor risiko. I henhold til vurderingerne i forbindelse med Paris-MOU på grundlag af synede fartøjer i 1999, repræsenterer de pågældende fartøjer dog under 2,5% af de fartøjer, hvis data foreligger i databasen Sirenac under Paris-MOU³⁶.

(b) – når de pågældende skibe klassificeres i en skibskategori, der berettiger udvidet syn.

Bestemmelserne i direktivet om udvidet inspektion af "risiko" fartøjer giver for stort spillerum, hvad angår beslutningen om at syne disse fartøjer, og om synets størrelsesorden. De seneste begivenheder har i øvrigt vist, at de strukturelle svagheder, som bestemte fartøjer - navnlig olietankskibe - lider under, kan føre til ulykker med dramatiske konsekvenser for miljøet. Uden at sætte spørgsmålstegn ved klassifikationsselskabernes grundlæggende ansvar, hvad angår påvisning af sådanne svagheder, er det dog vigtigt at havnestatens myndigheder har mulighed for at vurdere fartøjets strukturelle tilstand (navnlig, hvad angår korrosion i tankene).

³⁶ Sirenac drives af Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo (Frankrig) som er beliggende i Saint-Malo, og er en database som modtager oplysninger om syn, der er foretaget af lande, der er aftaleparter til Pariser-MOU.

Kommissionen foreslår derfor at ændre ordningen for udvidet inspektion af fartøjer i artikel 7 og i bilag V i direktivet på følgende punkter:

- Artikel 7 ændres, så det fremgår, at der foreligger en klar forpligtelse til at foretage inspektion af de pågældende fartøjer. Når et af disse fartøjer således anløber en havn i Den Europæiske Union efter et tidsrum på 12 måneder, er det obligatorisk at foretage en udvidet inspektion. Den eksisterende bestemmelse om, at fartøjer i mellemtiden kan underkastes en normal inspektion eller en mere indgående inspektion bevares. Den tærskel på 25%, som er fastsat i bilag V, gælder dog for udvidede inspektioner, der udføres i henhold til artikel 7 og enhver anden inspektion i henhold til direktivet.
- De frivillige retningslinjer i direktivet bliver obligatoriske: inspektionen skal som et minimum omfatte generel eller specifik kontrol for de pågældende fartøjskategorier. Forslaget giver dog mulighed for ikke at udføre bestemte syn, hvis det ikke er fysisk muligt (f.eks. inspektion af et lastet olietankskibs tanke) eller hvis en sådan kontrol risikerer at skabe særlige farer (f.eks. eksplosion) for fartøjet, dets besætning eller for havnen.
- Hvad angår olietankskibe (punkt 2 i bilag V afsnit B i det nuværende direktiv) vedrører inspektionen kun strukturelle spørgsmål gennem kontrol af synsrapporten. Kommissionen mener, det er uomgængeligt at den strukturelle inspektion omfatter mere end kontrol af skibsdokumenterne, og at den skal bygge på skibsinspektørens direkte visuelle undersøgelse af fartøjets strukturelle tilstand. Lasttankene er dog normalt ikke tilgængelige, mens fartøjet er i havn, og inspektøren bør derfor foretage en visuel undersøgelse af mindst en af ballasttankene for at få et generelt indtryk af en eventuel korrosion. Hvis fartøjet ikke er udstyret med ballasttanke, bør inspektøren gøre en indsats for at foretage en sådan vurdering i en hvilken som helst passende tank eller tomrum, som normalt er tilgængeligt.
- Der indføres forpligtelse til forudmeldelse (nyt afsnit B i bilag V) for at lette gennemførelsen af inspektionen på det tidspunkt, hvor skibet anløber havnen. En udvidet inspektion kræver nemlig principielt et betydeligt forberedelsesarbejde. Rederen eller kaptajnen er forpligtet til 48 timer før havneanløb (eller ved afgang fra den foregående havn) direkte at meddele inspektøren en række driftsoplysninger (f.eks. varigheden af opholdet i havnen, ballast- og lasttankes tilstand, planlagte operationer under ophold i havn).
- Mere specifikt hvad angår olieskibe: den alder, hvorefter udvidet inspektion foretages nedsættes til 15 år (på nuværende tidspunkt 20 år eller 25 år alt efter skibstype i henhold til de tiltagende udfasningsdatoer, der er fastsat af MARPOL-konventionen i regel 13G). Det drejer sig om enkeltskrogede tankskibe, uanset om de har separate ballasttanke.

3. Opfølgning af inspektionsresultaterne:

Opfølgning af inspektionerne fra den ene havn til den anden er ikke optimal. Det er navnlig på grundlag af oplysningerne i Sirenac-systemet særdeles vanskeligt at fastslå, hvilke dele af det kontrollerede fartøj, der rent faktisk er blevet kontrolleret i den eller de foregående havne. Inspektionsmyndighederne i en given havn risikerer derfor at kontrollere dele af fartøjet, som allerede er blevet kontrolleret i den foregående havn. For at undgå sådant dobbeltarbejde og optimere havnestatskontrollens omkostningseffektivitet generelt foreslår Kommissionen, at der obligatorisk i synsrapporten (hvoraf et eksemplar medføres om bord og skal undersøges af skibsinspektøren i den følgende havn) at angive, hvilke skibsdele, der er blevet synet.

4. Oplysninger til flagstaten og til klassifikationsselskaberne

I henhold til den nuværende ordning i direktiv 95/21/EF underrettes flagstaten og klassifikationsselskaberne kun af havnestats myndigheder, når skibet tilbageholdes. Det ville dog være særdeles gavnligt at informere efter hver inspektion, så flagstaten eller klassifikationsselskabet, der handler på dens vegne, mere effektivt kan følge udviklingen (og eventuelt forringelsen) af fartøjets tilstand. Kommissionen foreslår derfor at ændre direktivets artikel 8, så der sendes en kopi af synsrapporten til den pågældende flagstat og til klassifikationsselskabet.

5. Kontrol med dokumenter, der beviser økonomisk garanti, der dækker foreningsrisiko

Som ERIKA-ulykken viser, kan olieskibe forårsage betydelig skade ved olieforurening, hvorfor det er vigtigt at denne risiko dækkes på passende måde. Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1969, ændret ved protokol hertil i 1992, fastsætter, at ejeren af et fartøj, der er registreret i en stat, der er aftalepart til konventionen, og som transporterer over 2 000 ton olie i bulk, skal udtage en forsikring eller en anden økonomisk garanti for at dække sit ansvar for forureningsskader. Kommissionen foreslår, at disse dokumenter tilføjes listen over certifikater og dokumenter, der verificeres af inspektøren, og som forekommer i direktivets bilag II. Hvis de mangler, betragtes dette som berettigelse for en mere indgående inspektion og er tilbageholdelsesgrund.

6. Informationsgennemsigtighed vedrørende fartøjer, der er synet eller tilbageholdt i henhold til direktivet

Direktivets artikel 15 sigter bl.a. på at offentliggøre en række oplysninger vedrørende tilbageholdte skibe i EU's havne og således straffe de operatører, som har en del af ansvaret for manglende overholdelse af sikkerhedskravene. Det nuværende direktiv fastsætter således offentliggørelse af operatørens og klassifikationsselskabets navn. Andre aktører bidrager dog også til at der stadig findes substandardskibe. Det drejer sig navnlig om befragtere, der charter et bestemt skib: når der findes bekvemlighedsredere, men skyldes det, at nogle befragtere ikke tager hensyn til kvaliteten af de fartøjer, de charter.

Det andet mål er at give de personer, som træffer beslutningerne (befragtere, assurandører osv.) og den europæiske borger et mere fuldstændigt og mere forståeligt indtryk af de inspektioner, som foretages i Fællesskabets havne. Det er i denne forbindelse vigtigt at stille alle supplerende oplysninger om mere dybtgående inspektion til rådighed både fra havnestats side (udvidet inspektion i henhold til artikel 7) og fra klassifikationsselskabernes side (særlige inspektioner). Det er også nødvendigt at give oplysninger om opfølgning af

havnestatens myndigheder eller af klassifikationsselskabet, når det drejer sig om en tilbageholdelse i henhold til direktivet.

Det foreslås derfor at følgende oplysninger offentliggøres:

- angivelse af befragteren og type charter (forsendelse beregnet efter distance eller tid). Denne forpligtelse vedrører kun de fartøjer, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk. Når det drejer sig om varer i kolli, giver identifikationen af de mange partier for mange praktiske problemer
- oplysninger om den seneste udvidede inspektion, som er foretaget som havnestatskontrol, og det seneste "særlige syn", som er udført af et klassifikationsselskab
- angivelse af foranstaltningerne i forbindelse med en tilbageholdelse (tidsfrist for reparationer osv.) fastsat af havnemyndighederne eller af klassifikationsselskabet.

7. Opfølgning af direktivets anvendelse og vurdering af medlemsstaternes præstation

Direktiv 95/21/EF fastsætter i artikel 17, at medlemsstaterne er forpligtet til at give en række oplysninger vedrørende antallet af skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol og antallet af enkeltskibe, der anløber deres havne i et repræsentativt kalenderår.

Disse oplysninger gør det muligt for Kommissionen at verificere, at tærsklen på 25%, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, overholdes, men er ikke nok til, at Kommissionen kan foretage en indgående undersøgelse af, om direktivets bestemmelser anvendes korrekt, som den har pligt til at gøre i henhold til traktaten, samt i pågældende fald at iværksætte overskridelsesprocedurer, hvis der er tale om medlemsstater, der ikke opfylder deres forpligtelser. Eventuel utilfredsstillende praksis i nogle EU-havne opdages således ikke, og der er derfor risiko for forskelligt sikkerhedsniveau og for konkurrenceforvridning mellem havnene.

Kommissionen foreslår derfor, at oplysningerne indsendes hyppigere (hvert år i stedet for hvert tredje år, som i det eksisterende direktiv) og at der skal sendes flere oplysninger til Kommissionen. Direktivet har fået endnu et bilag. Medlemsstaterne skal i henhold til dette bilag meddele Kommissionen indgående oplysninger om skibenes bevægelser i havne, som klassificeres i henhold til forskellige kriterier (alder, flag, størrelse osv.).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning om traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³⁸,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³⁹,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁴⁰, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 95/21/EF fastsætter havnestatskontrol med skibe i Fællesskabet, som bygger på ensartede procedurer for inspektion og tilbageholdelse.
- (2) Der må tages hensyn til ændringerne i de konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO), som er trådt i kraft, samt til udviklingerne inden for rammerne af Paris aftalememorandum (MOU).
- (3) Bestemte fartøjer udgør en klar risiko for sikkerhed til søs og for havmiljøet på grund af deres alder, det flag de fører og deres tidligere historie. Disse skibe må derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan bevises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare. Der bør fastsættes retningslinjer for en indgående beskrivelse af procedurerne for at forbyde adgang og ophævelse af dette forbud. Listen over fartøjer, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, bør offentliggøres og indgå i informationssystemet Sirenac.

³⁷ EFT C af, s. .

³⁸ EFT C af, s. .

³⁹ EFT C af, s. .

⁴⁰ EFT C af, s. .

- (4) Fartøjer med en høj målfaktor udgør en særlig stor risiko for ulykker eller forurening, så inspektion, hver gang de anløber en havn i Fællesskabet, er nødvendig og berettiget.
- (5) Den kategori fartøjer, der er opført i bilag V, udgør også en stor ulykkes- eller forureningsrisiko efter en bestemt alder. Da havnemyndigheden i høj grad frit vælger hvilke fartøjer, der skal underkastes en udvidet inspektion, er det ikke muligt at opnå den ensartede praksis, der er nødvendig i Fællesskabet. Inspektion af sådanne fartøjer må derfor gøres obligatorisk.
- (6) Indholdet af de udvidede inspektioner, for hvilke der foreligger retningslinjer for i bilag V, afsnit B, kan variere betydeligt, alt efter den pågældende inspektionsmyndighed. Det er derfor uomgængeligt nødvendigt at gøre disse retningslinjer obligatoriske. Der skal dog være mulighed for undtagelse, når en sådan inspektion på et sådant fartøj ikke er mulig eller medfører for stor fare for fartøjets og dets besætnings sikkerhed og for havneområdets sikkerhed, navnlig under hensyntagen til lasttankenes tilstand eller driftsproblemer, der er forbundet med losning og/eller lastning.
- (7) Hvis et fartøj har strukturelle svagheder, øger dette risikoen for ulykker til søs. Hvis det drejer sig om et fartøj, der transporterer olie i bulk, kan sådanne ulykker få katastrofale følger for miljøet. Inspektionsmyndigheden skal derfor foretage en visuel undersøgelse af de dele af fartøjet, der er tilgængelige, for i pågældende fald at konstatere for megen korrosion og at træffe de nødvendige opfølgingsforanstaltninger, navnlig hvad angår de klassifikationselskaber, der har ansvaret for fartøjets strukturelle kvalitet.
- (8) En udvidet inspektion, der omfatter obligatorisk verificering af et bestemt antal elementer på fartøjet, kræver tid og en grundig tilrettelæggelse. Forberedelse af inspektionen må gøres nemmere, så den bliver mere effektiv. Kaptajnen eller rederen skal derfor, før de anløber en havn i Fællesskabet, meddele en række oplysninger vedrørende driften.
- (9) Olieskibe udgør en væsentlig forureningfare, størstedelen af de mangler, der fører til tilbageholdelse vedrører fartøjer på over 15 år, og en udvidet inspektionsordning må derfor anvendes for olieskibe efter 15 år.
- (10) Havnestatskontrol spiller en stadig større rolle i kampen mod substandard praksis, hvilket betyder at skibsinspektørernes arbejdsopgaver generelt vokser. Der bør derfor gøres en særlig indsats for at undgå overflødige inspektioner og at forbedre inspektørernes oplysninger om inspektioner, der er udført i de foregående havne. Det skal derfor fremgå af den inspektionsrapport, der udarbejdes af inspektøren efter en inspektion - enten det drejer sig om en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion - hvilke dele af fartøjet, der er blevet inspiceret. Inspektøren i den følgende havn, som skibet anløber, kan således tage hensyn til disse oplysninger og i pågældende fald beslutte ikke at inspicere en del af fartøjet, når der ikke har vist sig nogen mangler ved den foregående inspektion. .
- (11) Flagstatens administration eller klassifikationselskabet bør være i besiddelse af oplysningerne om inspektionsresultatet for at sikre en mere effektiv opfølgning af udviklingen eller forværringen af fartøjet så man i tide kan træffe afhjælpningsforanstaltninger.

- (12) En olieforureningsulykke kan medføre betydelig skade på miljøet og på økonomien i den pågældende region. Det må derfor verificeres, at olieskibe, som anløber EU's havne har tilstrækkelig risikodækning. Skibsinspektøren bør ved inspektion af et olieskib, der transporterer over 2000 ton olie i bulk verificere, at der foreligger en forsikring eller en anden økonomisk garanti om bord, der dækker forureningsskader i overensstemmelse med den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, af 1969, ændret ved protokol af 1992.
- (13) Oplysninger vedrørende inspicerede og tilbageholdte fartøjer skal være gennemsigtige, da dette er et afgørende element i enhver politik, der sigter på at afholde fra anvendelsen af fartøjer, der ligger under sikkerhedskravene. Listen over offentliggjorte oplysninger bør derfor tilføjes navnet på fartøjets befragter. Offentligheden skal også have så fuldstændig og så klar oplysning som mulig om inspektioner og tilbageholdelser i EU's havne. Navnlig oplysninger om udvidet inspektion af fartøjerne, enten det foretages af havnestatens myndigheder eller af klassifikationsselskaberne samt en redegørelse for de foranstaltninger, der er truffet af havnestatens myndigheder eller klassifikationsselskaberne efter en tilbageholdelse i henhold til direktivet.
- (14) Det er af afgørende vigtighed at finde frem til tilfælde, hvor direktivet ikke overholdes eller der udvises efterladende praksis i Fællesskabets havne for at undgå forskelle i sikkerhedsniveauet og konkurrenceforvridning mellem EU's havne. Kommissionen skal derfor være i besiddelse af mere detaljerede oplysninger, navnlig om fartøjernes bevægelser mellem havnene for at kunne foretage en dybtgående undersøgelse af de forhold direktivet anvendes under. Sådanne oplysninger skal indsendes til Kommissionen årligt, så den hurtigst muligt kan skride ind, hvis der konstateres mangler i forbindelse med direktivets gennemførelse.
- (15) Bestemmelserne om udvalgsproceduren i direktiv 95/21/EF må ændres for at tage hensyn til Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁴¹.
- (16) Da de påkrævede foranstaltninger til at gennemføre dette direktiv er foranstaltninger med generelt anvendelsesområde i henhold til artikel 2 i Rådets beslutning 1999/468/EF, bør de vedtages i henhold til forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte beslutning -

⁴¹ EFT L 184 af 17.07.99, s. 23.

UDSTEDT DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 95/21/EF ændres således:

1) Titlen udskiftes med følgende:

"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestaternes skibskontrol".

2) Artikel 2 ændres således:

a) stk. 1 ændres således:

(i) - følgende tankestreg tilføjes:

« - den internationale konvention om erstatningsansvar for skader på grund af olieforurening af 1969, ændret ved protokol hertil af 1992»

(ii) - datoen 1. juli 1999 erstattes med datoen 1. juli 2000;

b) i stk. 2 erstattes datoen 1. juli 1999 med datoen 1. juli 2000.

3) Artikel 5 ændres således:

a) stk. 1 udskiftes med følgende:

"1. Det samlede antal inspektioner af skibe, som nævnt i artikel 5, stk. 2, artikel 6 og artikel 7, som udføres årligt af de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater skal svare til mindst 25% af antallet af individuelle skibe, som anløb dets havne i et givet kalenderår."

b) stk. 2 erstattes med følgende tekst:

«2. Den kompetente myndighed overvåger, at alle skibe med en målfaktor, der i henhold til Sirenac-systemet overstiger 50, og som ikke skal gennemgå en udvidet inspektion, inspiceres i henhold til artikel 6.

For andre skibe fastsætter den kompetente myndighed prioriteringsrækkefølgen som følger:

- skibene i bilag I, punkt 1 prioriteres først og fremmest, uafhængig af målfaktoren;
- skibene i bilag I, punkt 2 prioriteres i henhold til deres målfaktor; jo højere målfaktor, jo højere prioritering".

- 4) Artikel 7 erstattes med følgende tekst:

Artikel 7

Obligatorisk udvidet inspektion af bestemte skibe

1. Medlemsstaterne overvåger, at skibe, der er klassificeret i en kategori i bilag V, punkt A, underkastes udvidet inspektion i den første havn, det anløber efter en periode på 12 måneder efter sidste udvidede inspektion i en medlemsstats havn. Disse skibe kan også inspiceres i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2.
2. Rederen eller kaptajnen på et skib, der falder ind under foregående stykke, meddeler to arbejdsdage før den forventede anløbstid i en medlemsstats havn, eller ved afgang fra den foregående havn, hvis ankomsttiden er under to arbejdsdage senere, alle oplysningerne i bilag V, punkt B til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.

Skibe, som ikke har fremsendt de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed underkastes en inspektion i henhold til artikel 6, når den anløber destinationshavnen.
3. Bilag V, punkt C, indeholder obligatoriske retningslinjer for denne udvidede inspektion. »

- 5) Artikel 7a indføres som følger:

« Artikel 7a

Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe, der underkastes udvidet inspektion

1. Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der er over 15 år, og som er klassificeret i en af kategorierne i bilag V, afsnit A, forbydes adgang til alle Fællesskabets havne, undtagen i de i artikel 11, stk. 6, beskrevne situationer, hvis disse skibe:
 - er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en medlemsstats havn
 - fører flag fra en medlemsstat, som forekommer på skemaet (mobilt gennemsnit over tre år) over tilbageholdelse og forsinkelser, der overstiger gennemsnittet, og som offentliggøres i den årlige rapport fra Paris-MOU.

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet har fået tilladelse til at forlade den havn, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang.

2. Medlemsstaterne retter sig med henblik på gennemførelse af stk. 1 efter procedurerne i bilag V, punkt D.
3. Kommissionen offentliggør hver halve år oplysninger om skibe, som er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne i medfør af denne artikel.»

6) Artikel 8 erstattes af følgende tekst:

« Artikel 8

Inspektionsrapport

1. Så snart en inspektion, en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder inspektøren en inspektionsrapport, som indeholder mindst oplysningerne i bilag X og resultaterne af inspektionen. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret, når det drejer sig om en detaljeret eller udvidet inspektion, enkelthederne vedrørende inspektørens beslutninger og de korrigerende foranstaltninger kaptajnen, ejeren eller rederen skal træffe.
2. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren, flagstatsadministrationen samt den anerkendte organisation, der har ansvaret for at syne skibe og at udstede klassifikationscertifikater, eller certifikater, der udstedes i flagstatens navn i overensstemmelse med internationale konventioner. Hvis der forekommer mangler, der berettiger, at skibet tilbageholdes, skal oplysningerne til skibsføreren i henhold til stk. 1 inkludere oplysninger om den senere offentliggørelse af tilbageholdelsen i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.»

7) I artikel 9, stk. 5, erstattes udtrykket "eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af de pågældende skibs certifikater, underrettes, når det er relevant." med "eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen klassifikationscertifikater eller certifikater, der er udstedt i flagstatens navn, i henhold til internationale konventioner skal også i pågældende tilfælde underrettes.»

8) I artikel 10, stk. 1, indføres ordenen "eller adgangsforbud" efter ordene "en afgørelse om tilbageholdelse".

9) I artikel 14, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) udtrykket "Sirenac E" udskiftes med "Sirenac",

b) følgende afsnit tilføjes:

«Skibsinspektørerne konsulterer med henblik på udførelse af inspektionerne i artikel 6 og artikel 7 de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af fartøjer, som er tilgængelige gennem informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart ».

10) Artikel 15, stk. 2, erstattes med følgende tekst:

«2. Oplysningerne i bilag VIII, del I og II, samt oplysninger om ændring af skibets klasse, suspension eller udelukkelse af klassen i artikel 15, stk. 3, i direktiv 94/57/EF bør foreligge i informationssystemet Sirenac. De offentliggøres inden for rammerne af informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart hurtigst muligt efter inspektion eller ophævelse af tilbageholdelsen. »

11) Artikel 17 og 18 udskiftes med følgende tekst:

«*Artikel 17*

Oplysninger om overvågning af gennemførelsen

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag X nævnte oplysninger, med den i bilaget nævnte hyppighed.»

«*Artikel 18*

Forskriftsudvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i direktiv 93/75/EØF.
2. Hvis der henvises til nærværende stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i beslutning 1999/468/EF med overholdelse af bestemmelserne i artikel 8 i denne beslutning.
3. Den i beslutning 1999/468/EF, artikel 5, stk. 6, nævnte tidsfrist fastsættes til tre måneder. »

12) I artikel 19 erstattes punkt a) med følgende tekst:

« a) at tilpasse forpligtelserne som anført i artikel 5, bortset fra de 25 % i stk. 1, og i artikel 6, 7, 8, 15 og 17, og i bilagene, som disse artikler henviser til, på grundlag af de erfaringer, der indhøstes ved gennemførelsen af dette direktiv og under hensyntagen til udviklingerne i MOU.

13) Bilag I, del II udskiftes med teksten i bilag I til nærværende direktiv.

14) I bilag II tilføjes følgende punkt 35:

«35. Internationalt forsikringscertifikat eller anden økonomisk garanti vedrørende dækning af forureningsskade (for olietankskibe omfattet af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1969 ændret ved protokol dertil af 1992).»

15) I bilag III, punkt 1, udskiftes "II-8 og II-11" med "og II-8."

16) Bilag V erstattes med teksten i bilag II til nærværende direktiv.

17) Bilag VI ændres således:

- a) I punkt 3.1 udskiftes ordene "Manglende gyldige certifikater" med ordene "Manglende gyldige certifikater og dokumenter".
- b) Følgende tilføjes punkt 3.2:

«15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til IMO-resolution A.744(18).»

c) I punkt 3.6 tilføjes følgende:

«5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol-konventionen.»

18) Bilag VIII erstattes med teksten i bilag III til dette direktiv.

19) Bilag IX og X tilføjes, idet teksten foreligger i bilag IV til nærværende direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest [...]. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Bilag I, del 2, erstattes med følgende:

II. Generel målfaktor

Følgende skibe skal først og fremmest synes:

1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller efter et fravær på 12 måneder eller derover. Ved anvendelse af disse kriterier skal medlemsstaterne også tage hensyn til inspektioner, der er foretaget af parterne i MOU. Foreligger de nødvendige oplysninger i den forbindelse ikke, baserer medlemsstaterne sig på de data, der foreligger i Sirenac, og inspicerer de skibe, der ikke er blevet registreret i Sirenac siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.
2. Skibe, der ikke er blevet synet af en medlemsstat i de seneste seks måneder.
3. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udstyr, som er udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og hvor klassifikationscertifikaterne er udstedt af en organisation, der ikke er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed.
4. Skibe, hvis flagstat er opført i den rullende treårsoversigt over gennemsnitlige tilbageholdelser og forsinkelser, som offentliggøres i årsrapporten for MOU.
5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på visse betingelser, f.eks.:
 - a) mangler, der skal være udbedret før afsejlingen
 - b) mangler, der skal udbedres inden næste havn
 - c) mangler, der skal udbedres inden 14 dage
 - d) mangler, hvortil andre specifikke betingelser er knyttet.

Hvis foranstaltninger er blevet truffet i forbindelse med skibet, og alle mangler er blevet afhjulpet, tages dette i betragtning.
6. Skibe, hos hvilke der er blevet konstateret mangler under den tidligere inspektion, alt efter antallet af mangler.
7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn.
8. Skibe, fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til dette direktivs artikel 2.
9. Skibe, fra en flagstat, hvis mangelniveau ligger over gennemsnittet.
10. Skibe fra en flagstat med klassemangler over gennemsnittet.

11. Skibe, der er over 13 år gamle.

De kompetente myndigheder skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i den generelle målfaktor i Sirenac-informationssystemet i henhold til Paris-MOU, bilag I, afsnit 1. Større målfaktor betyder højere prioritering. Målfaktoren er summen af de gældende faktorværdier som defineret inden for rammerne af MOU. Punkt 5, 6 og 7 gælder kun for inspektioner, der er foretaget i de seneste 12 måneder. Den generelle målfaktor omfatter mindst summen af værdierne i punkt 3, 4, 8, 9, 10 og 11.

Hvis Kommissionen inden for tre måneder efter inførelse af nye målfaktorværdier inden for rammerne af MOU er af den mening, at disse værdier ikke er hensigtsmæssige, kan den, i henhold til proceduren i artikel 19 i direktiv 95/21/EF, beslutte, at disse værdier ikke er gældende i henhold til dette direktiv."

BILAG II

Bilag V erstattes med følgende:

«*BILAG V*

A. SKIBSKATEGORIER DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION (jf. artikel 7, stk. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe, der er over 10 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikat.
2. Massegodsskibe, der er over 12 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Olietankskibe med enkeltskrog, der er over 15 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
4. Passagerskibe, der er over 15 år gamle, undtagen passagerskibe som nævnt i artikel 2, punkt (a) og (b) i direktiv 1999/35/EF.

B. OPLYSNINGER, DER MEDDELES DEN KOMPETENTE MYNDIGHED (jf. artikel 7, stk. 2)

- A. navn
- B. flag
- C. IMO-nummer med henblik på identifikation af skibet, hvis relevant
- D. dødvægt i ton,
- E. skibets byggedato,
- F. for tankskibe:
 - F.a. konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog,
 - F.b. lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inaktive,
 - F.c. lastens omfang og art,
- G. sandsynlige ankomsttidspunkter til destinationshavnen eller lodsstationen som krævet af den kompetente myndighed
- H. planlagt varighed af ophold i havn
- I. planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)
- J. dato og sted for sidste inspektion i henhold til havnestatskontrolordningen.

C. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR UDVIDET INSPEKTION AF BESTEMTE SKIBSKATEGORIER (jf. artikel 7, stk. 3)

En udvidet inspektion skal omfatte mindst følgende, dog under hensyntagen til praktisk gennemførlighed eller problemer forbundet med personer, skibet eller havnen. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre udførelse af visse operationer om bord, f.eks. lastoperationer i fare, hvis der samtidig kræves udført prøver, som påvirker operationerne.

1. SKIBE GENERELT (kategorier i del A)

- Strømafbrudelse og igangsættelse af nødgenerator.
- Inspektion af nødbelysningsanlæg.
- Funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger forbundet til hovedbrandledning.
- Funktionsprøvning af læsepumper.
- Lukning af vandtætte døre.
- Affiring af en søværts redningsbåd.
- Prøvning af fjernstyret nødstop for f.eks. kedler, ventilations- og brændstofpumper.
- Prøvning af styremaskine, herunder hjælpeudstyr.
- Inspektion af nødstrømkilde til radioanlæg.
- Inspektion og så vidt muligt prøvning af maskinrumsseparator.

2. GAS- OG KEMIKALIETANKSKIBE

For olie- og gastankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Lasttankkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.
- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder justering heraf. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr, (sugepumper) med et relevant antal passende gasprøverør i forhold til den transporterede last.
- Redningsudstyr, der giver hensigtsmæssig åndedræts- og øjenbeskyttelse til alle ombordværende (hvis det er påkrævet for de produkter, der er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk).
- Kontrol af, om det transporterede produkt er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk.
- Faste brandslukningsinstallationer på dæk, indeholdende skum, et tørt kemikaliestof eller andet, som krævet for det transporterede produkt.

3. MASSEGODSSKIBE

For massegodsskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Eventuel korrosion i dækmaskineriets fundering.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskodder.
- Adgang til lastrum.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

4. OLJETANKSKIBE

For olietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Faste installerede skumslukningssystem på dækket.
- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.
- Inspektion af brandspjæld til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inert gas.
- Undersøgelse af mindst en af ballasttankene, hvad angår dens tilstand og eventuel korrosion.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

5. PASSAGERSKIBE, DER IKKE ER OMFATTET AF DIREKTIV 1999/35/EF

Udvidet inspektion for passagerskibe omfatter foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Prøvning af brandmelde- og brandalarmsystem.
- Prøvning af branddøres evne til at lukke tæt.
- Prøvning af højtalersystem.
- Brandøvelse, hvor - som et minimum - alle sæt brandmandsudstyr demonstreres, og en del af restaurationspersonalet deltager.
- Påvisning af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen.

Hvis det anses for relevant, kan inspektionen fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn, med skibsførerens eller rederens samtykke. Inspektørerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver og ej heller fremkalde situationer, der efter skibsførernes skøn kunne bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.

D. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR ADGANGSFORBUD I FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7a, stk. 2)

1. Hvis forholdene beskrevet i artikel 7a foreligger, skal den kompetente myndighed i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet erklæres, skriftligt informere kaptajnen og ejeren eller operatøren af skibet om, at der nedlægges adgangsforbud mod skibet.

Den kompetente myndighed informerer ligeledes flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU herom.

Adgangsforbuddet får virkning, når skibet har fået tilladelse til at forlade havnen efter ubedring af de mangler, der har forårsaget tilbageholdelsen.

2. Adgangsforbuddet kan hæves, hvis skibets ejer eller operatør til den kompetente myndigheds tilfredshed i destinationshavnen kan vise, at skibet kan fungere uden fare for passagerens eller besætningens sikkerhed, eller uden fare for andre skibe, eller uden at udgøre en urimelig trussel for havmiljøet.

3. Med henblik på dette må ejeren eller operatøren henvende en formel anmodning om ophævelse af adgangsforbuddet til den EF-medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende. Denne anmodning skal vedlægges et certifikat fra flagstatens administration eller fra klassifikationsselskabet, der handler på dets vegne, om, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i de internationale konventioner og opfylder de betingelser, der er nævnt i stk. 2. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvis relevant, vedlægges et certifikat fra det klassifikationsselskab, hvor skibet er klasseret, om, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet.

4. Den medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende, kan på grundlag af oplysningerne fra skibets ejer eller operatør i henhold til foregående stykke, undtagelsesvis tillade skibet at vende tilbage til den pågældende destinationshavn med det ene formål at verificere, at skibet opfylder betingelserne i stk. 2.

Når skibet ankommer til destinationshavnen, skal det underkastet udvidet inspektion, idet omkostningerne herved oppebæres af ejeren eller operatøren. Den udvidede inspektion skal omfatte mindst de relevante punkter i bilag V, punkt C, og de forhold, der blev inspiceret under den foregående tilbageholdelse i en medlemsstats havn.

Den i foregående afsnit nævnte udvidede inspektion skal udføres af en skibsinspektør fra destinationshavnens medlemsstat, bistået af inspektører fra en anerkendt organisation i henhold til direktiv 94/57/EF, som ikke har nogen kommerciel interesse i det pågældende skib.

5. Hvis resultatet af den udvidede inspektion tilfredsstillende medlemsstaten i overensstemmelse med stk. 2, ophæves adgangsforbuddet. Skibets ejer eller operatør informeres skriftligt herom.

Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU.

6. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne stilles til rådighed i Sirenac-systemet og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 og i bilag VIII.»

BILAG III

Bilag VIII erstattes med følgende:

«*BILAG VIII*

Offentliggørelse af oplysninger vedrørende tilbageholdelser og inspektioner i medlemsstaternes havne

(jf. artikel 15)

I. - Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 1, skal indeholde følgende:

- skibets navn,
- IMO-nummer,
- skibets type,
- tonnage (gt),
- bygningsår,
- navn og adresse på skibets ejer eller operatør,
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid),
- flagstat,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt klassifikationscertifikater for dette skib,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater,
- havn og dato for seneste udvidede inspektion, og i pågældende fald om angivelse af eventuel tilbageholdelse,
- havn og dato for seneste særlige syn og angivelse af den organisation, som har udført synet,
- antallet af tilbageholdelse i de seneste 24 måneder,
- land og havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted,
- dato for ophævelse af tilbageholdelsen,
- tilbageholdelsens varighed, angivet i dage,
- antallet af konstaterede mangler og grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde,
- beskrivelse af de af den kompetente myndighed og, hvis relevant, klassifikationselskabet truffene opfølgingsforanstaltninger ved tilbageholdelsen
- når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde,

- angivelse af, om det klassifikationsselskab, eller andet privat organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse,
- beskrivelse af de foranstaltninger, der er blevet truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft, eller som er blevet nægtet adgang til en havn i Fællesskabet.

II – De oplysninger om inspicerede skibe, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 2, skal indeholde følgende:

- skibets navn
- IMO-nummer
- skibets type
- tonnage(gt)
- bygningsår
- navn og adresse på skibets ejer eller operatør
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid)
- flagstat
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til dette skib
- klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater
- land, havn og dato, hvor inspektion blev foretaget
- antallet af mangler pr. mangelkategori. »

BILAG IV

Følgende bilag IX og X tilføjes:

«BILAG IX

Inspektionsrapport i henhold til artikel 8

Inspektionsrapporten skal indeholde mindst følgende:

I- Generelt

1. Den kompetente myndighed, der har udarbejdet rapporten.
2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted.
3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret.
4. Flag
5. Type skib.
6. IMO-nummer.
7. Kaldesignal.
8. Bruttotonnage.
9. Dødvægt tonnage (hvis relevant).
10. Byggeår.
11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til skibet.
12. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne.
13. Navn og adresse på skibets ejer eller operatør.
14. Navn og adresse på befragter og type charter (sejlads eller tid) for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk.
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse.

II - Oplysninger vedrørende inspektionen:

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt den eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato.
2. De dele eller elementer på skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere indgående eller en udvidet inspektion).
3. Type inspektion (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion).
4. Mangelernes art.
5. Trufne foranstaltninger.

III - Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse

1. Dato for beslutning om tilbageholdelse.
2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse.
3. Arten af de mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse.
4. Oplysninger om det seneste mellemliggende eller årlige syn.
5. Hvis relevant, angivelse af, om det klassifikationsselskab, eller andet private organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse.
6. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen.

Medlemsstaterne meddeler følgende oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 17 med anvendelse af følgende skemamodeller.

1. Oplysninger, der meddeles hvert år.

Medlemsstaterne meddeler hvert år, senest den 1. april, Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det forløbne år.

- 1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol.

Oplysningerne skal sendes til Kommissionen med anvendelse af nedennævnte skema.

Havn/Zone	Antal inspektører på fuld tid	Antal inspektører på deltid ⁴²	Konversion til fuld tid
<i>Havn i X.....</i>			
<i>Havn i Y</i>			
I ALT			

Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn og det geografiske område, der dækkes af en inspektør, eller et team af inspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant. Samme inspektør kan arbejde i mere end et geografisk område.

- 1.2. Samlede antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan.
2. Data, der meddeles hvert kvartal.

⁴² Hvis de inspektioner, der udføres i forbindelse med havnestatskontrol kun udgør en del af inspektørens arbejde, omregnes det samlede antal inspektører til et tal, der svarer til inspektører på fuld tid.

Hver tredje måned fremsender medlemsstaterne Kommissionen en detaljeret liste over bevægelser af de individuelle skibe, der har anløbet deres havne med anvendelse af følgende model.

Havn X								
Ankomst dato	IMO-nummer	Navn	Flag	Type	BT	Byggeår	Klassifikationsselskab	Afgangsdato
.././2...								.././2...
.././2...								.././2...

FORSLAG TIL RETSAKT II

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

BEGRUNDELSE

De foreslåede ændringer til Rådets direktiv 94/57/EF kan opdeles i to kategorier: afpudsning af EF-omfattende anerkendelse af klassifikationsselskaber, inklusive kontrol og sanktioner, og de strengere krav, der skal opfyldes af de anerkendte organisationer.

1. AFPUDSNING AF EF-OMFATTENDE ANERKENDELSE AF KLASSIFIKATIONSSLELSKABER

Den foreslåede ændring af Rådets direktiv 94/57/EF vil medføre en fuldstændig ændring af det eksisterende system for EF-omfattende anerkendelse af de klassifikationsselskaber, der godkendes til at arbejde på medlemsstaternes vegne.

1.1 Udstedelse af anerkendelse

Det foreslåede system går ud på, at Kommissionen skal inspicere organisationerne før anerkendelse gives på grundlag af udvalgsproceduren. Kravet om at vurdere organisationens præstation hvad angår sikkerhed og forebyggelse af forurening foreslås som en uomgængelig betingelse for udstedelse af anerkendelse. Denne procedure gælder for både "store" og "små" (som ikke opfylder de kvantitative krav i direktivets bilag) organisationer.

Denne nye procedure skal sikre, at de organisationer, der søger anerkendelse overholder direktivets bestemmelser samt at deres hidtidige gode resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse - som måles på baggrund af alle deres klassificerede skibe, uafhængig af skibenes flag - vurderes på centraliseret og harmoniseret måde. Dette gælder fremtidige anmodninger om anerkendelse, navnlig under hensyntagen til Den Europæiske Unions udvidelse.

1.2 Suspension af anerkendelse

Medlemsstaterne har autoritet til at suspendere anerkendelse af en organisation, der arbejder for den, og der bør foreligge en lignende beføjelse på fællesskabsniveau. Det foreslås derfor at indføre et nyt system, hvorved Kommissionen ved hjælp af udvalgsproceduren kan suspendere anerkendelse af en organisation for et begrænset tidsrum. Dette skal kunne ske, når en organisation, hvis sikkerheds- og forureningsforebyggelsespræstation forringes, ikke træffer passende korrigerende foranstaltninger på Kommissionens anmodning.

1.3 Tilbagekaldelse af anerkendelse

Det foreslåede system fastsætter, at Kommissionen med anvendelse af udvalgsproceduren kan træffe beslutning om at tilbagekalde en anerkendelse. Denne beslutning baseres på manglende opfyldelse af bestemmelserne i direktivet samt utilfredsstillende resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse.

1.4 Positiv bivirkning af de foreslåede ændringer: forenkling og forbedring af proceduren til overvågning af anerkendte organisationer

Det inspektionssystem, der i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF skal udføres vedrørende de godkendte organisationer forpligter alle medlemsstater til at udføre vurderinger af alle de organisationer, der godkendes. Dette sker med henblik på at

verificere, at sådanne organisationer for det første rent faktisk udfører de opgaver, de overdrages, og for det andet, at organisationerne opfylder kriterierne i direktivets bilag. Den første type vurdering skal nødvendigvis forblive den enkelte medlemsstats ansvar, men den anden kan udføres mere effektivt på harmoniseret og centraliseret vis. Det foreslås derfor, at inspektionen af anerkendte organisationer med henblik på at verificere overholdelse af direktivet skal udføres af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der foreslår anerkendelse. Dette nye inspektionssystem fjerner den byrde, der på nuværende tidspunkt pålægges medlemsstaterne, nemlig at inspicere alle de organisationer, der arbejder for dem, og at udarbejde og distribuere rapporter om disse inspektioner.

Medlemsstaterne bevarer stadig nær kontrol med de anerkendte organisationer. De foreslåede ændringer involverer i høj grad det udvalg, der er oprettet i henhold til direktivet, i beslutningerne om anerkendelse af en organisation og om eventuelle sanktioner overfor de organisationer, der ikke opfylder kravene.

Konstant overvågning af de anerkendte organisationer gennem en vurdering af deres sikkerheds- og forureningsforebyggende præstation og ved hjælp af centraliserede og harmoniserede inspektioner sikrer bedre kontrol med de anerkendte klassifikationsselskaber. Da vurderingen af disse organisationers præstation og resultater udføres i forbindelse med den klassificerede flåde, uafhængig af skibenes flag, er det muligt at overvåge, og om nødvendigt pålægge sanktioner, hvis der forekommer uacceptable tilfælde i form af anerkendte organisationer med forskellig præstation, når de arbejder for forskellige flag.

Det foreslås, at alle unødvendige gentagelser af bestemmelser i direktivet om havnestatskontrol om medlemsstaternes forpligtelse til at aflægge beretning streges i direktivets nuværende tekst. Man mener dog, at det er vigtigt at opretholde medlemsstaternes forpligtelse til at indberette tilfælde af anerkendte organisationers forsømmelighed, som eventuelt opdages under havnestatskontrolinspektioner.

1.5 Klassifikationsselskabernes erstatningsansvar

Den væsentlige grund til forsinkelsen i den korrekte gennemførelse af direktivet skyldtes fastsættelse af arbejdsforholdet mellem medlemsstaterne og de organisationer, der godkendes til at arbejde på deres vegne - mere nøjagtigt begrænsningerne af klassifikationsselskabernes erstatningsansvar for mindre forsømmelser. Man mener, at det nu er nødvendigt at harmonisere dette spørgsmål på fællesskabsplan ved at fastlægge fælles bestemmelser, som medlemsstaterne anvender. Den foreslåede tekst er på linje med det, de fleste af medlemsstaterne allerede har godkendt, og kan også accepteres af de anerkendte organisationer. Den foreslåede tekst fastsætter følgende principper for begrænsning af klassifikationsselskabernes erstatningsansvar:

- for en forsætlig handling eller unkladelse eller grov uagtsomhed: ubegrænset erstatningsansvar
- for personskade eller dødsfald forårsaget af den anerkendte organisations uagtsomme eller uforsvarlige handling eller unkladelse: 5 mio. €;

- for tab eller skade på ejendom, som er forårsaget af den anerkendte organisations uagtsomme eller uforsvarlige handling eller undladelse: 2,5 mio. € .

2. DE STRENGERE KRAV, SOM SKAL OPFYLDES AF DE ANERKENDTE ORGANISATIONER

De klassifikationsselskaber, der er medlem af den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskaber (International Association and Classification Societies - IACS) har vedtaget og gennemført en såkaldt "klasseskift-aftale" (transfer of class (TOC) aftale", som sigter på at undgå den uacceptable praksis, der består af, at skibe skifter klasse for at undgå at udføre de krævede reparationer ("class hopping"). Man mener, det er nødvendigt at gøre hovedbestemmelserne i denne aftale obligatoriske på EF-plan og derfor for alle de organisationer, der er anerkendt i henhold til direktivet, uafhængigt af, om de er medlemmer af IACS. De relevante bestemmelser i TOC-aftalen, som skal indgå i direktivet, fastsætter, at certifikatet for et skib, der skifter klasse, kun kan udstedes af den organisation, den så falder ind under, efter at alle undersøgelser, der skulle have været foretaget, alle forsinkede henstillinger, klassebetingelser eller driftsbetingelser, der er udstedt for skibet af det selskab, skibet forlader, er blevet behørigt foretaget. For at sikre, at de selskab, der modtager skibet har et fuldstændigt billede af skibets tilstand, skal hele skibets dossier overføres fra det tidligere selskab til det modtagende selskab.

De anerkendte organisationer skal endvidere med henblik på bedre gennemsigtighed, afgive flere oplysninger om deres klassificerede flåde og om de ændringer, suspensioner og tilbagetrækninger, der har fundet sted inden for klassen. For at stramme nettet om substandardskibe skal de anerkendte organisationer meddele havnestatskontrolmyndighederne alle de forsømte undersøgelser, forsinkede henstillinger og betingelser vedrørende klasse og drift, der er blevet udstedt mod et skib.

Der har somme tider været betænkeligheder vedrørende klassifikationsselskabernes utilstrækkelige kontrol med deres regionalkontorer, og for at imødegå dette fastsætter de foreslåede ændringer, at de anerkendte organisationer skal etablere klare og direkte bestemmelser for ansvar og kontrol mellem deres centrale og regionale kontorer og samt mulighed for under periodiske inspektioner af organisationerne at aflægge besøg på deres regionale kontorer .

Det foreslås, at anerkendte organisationer skal fastsætte mål og metoder til at måle deres egen sikkerheds- og forureningsforebyggelsespræstation. Det kræves også, at de skal etablere et internt system til at måle kvaliteten af deres tjenesteydelser, både hvad angår de lovfæstede udgaver, de udfører på flagadministrationernes vegne og deres private aktivitet (klassecertifikater).

Sidst men ikke mindst foreslås det, at de anerkendte organisationer ikke længere må anvende ikke-eksklusive skibsinspektører, der ikke er særligt uddannede, til at udføre lovfæstede opgaver. De særligt uddannede skibsinspektører har kun autorisation til at arbejde på de typer skibe, som de har indgående kendskab til.

De nye krav sigter på at styrke klassifikationsselskabernes arbejdsprocedure for at forbedre deres kvalitetspræstation og dermed sikkerhed til søs og forureningsforebyggelse generelt. Korrekt gennemførelse af disse strenge bestemmelser overvåges af Kommissionen og medlemsstaterne i form af de inspektioner af de anerkendte organisationer, som udføres på grundlag af direktivet.

Før dette kapitel slutter, er det vigtigt at nævne, at ved hjælp af ændringerne til direktiv 94/57/EF – navnlig ved hjælp af de bestemmelser, som fastsætter, at medlemsstaterne er forpligtet til at anvende de internationale konventioner, hvortil de

er aftaleparter - har Kommissionen i højere grad specificeret indholdet i det regelsæt, der skal anvendes af medlemsstaterne på området for sikkerhed til søs. Dette er særlig vigtigt, fordi Fællesskabets kommende udvidelse omfatter Malta og Cypern, som har henholdsvis den fjerdestørste og den sjette største flåde i verden.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴³,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁴⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,⁴⁵

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁴⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs kan forbedres ved flagstaternes korrekte og obligatoriske gennemførelse af de eksisterende relevante konventioner, som er i kraft på internationalt plan.
- (2) Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed⁴⁷, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF⁴⁸ fastsatte et system til fællesskabsomspændende anerkendelse af tekniske organisationer, der under overholdelse af de internationale konventioner i forskellig grad kan autoriseres til at syne skibe og at udstede de relevante sikkerhedscertifikater på medlemsstaternes vegne.
- (3) Den praktiske gennemførelse af dette direktiv viste, at nogle tilpasninger af den fællesskabsomspændende anerkendelse af tekniske organisationer i høj grad kan have bidraget til at styrke et sådant system og samtidig forenkle de forpligtelser, medlemsstaterne har til at overvåge og indberette.

⁴³ EFT C af , s. .

⁴⁴ EFT C af , s. .

⁴⁵ EFT C af , s. .

⁴⁶ EFT C af , s. .

⁴⁷ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

⁴⁸ EFT L 274 af 07.10.1997, s. 8.

- (4) Der har siden vedtagelsen af direktiv 94/57/EF været udviklinger i den relevante lovgivning på EF-plan og på internationalt plan som kræver, at der foretages yderligere tilpasninger af direktiv 94/57/EF.
- (5) Det er navnlig for direktiv 94/57/EF hensigtsmæssigt at anvende de ændringer til de internationale konventioner med protokoller og tilhørende bindende koder, som nævnes i artikel 2, litra d), i direktiv 94/57/EF, og som er trådt i kraft efter direktivets vedtagelse, samt de relevante resolutioner, som er udstedt af Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritim Organisation - IMO).
- (6) IMO-forsamlingen vedtog på sit 20. møde resolution A.847 (20) om retningslinjer med henblik på at bistå flagstaterne ved gennemførelsen af IMO-instrumenter for at fremme en effektiv gennemførelse af flagstaternes forpligtelser i henhold til internationale konventioner.
- (7) IMO vedtog den internationale kode for sikker skibsdrift (International Safety Management (ISM) Code) ved forsamlingens resolution A.741 (18) af 4. november 1993, som blev gjort obligatorisk ved det nye kapitel IX i Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen (SOLAS).
- (8) For at sikre ensartet gennemførelse af ISM-koden vedtog IMO ved resolution A.788 (19) den 23. november 1995 retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-koden.
- (9) For at harmonisere de lovfæstede syn og inspektioner, som skal udføres af flagstaternes administrationer i henhold til internationale konventioner vedtog IMO resolution A.746 (18) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering.
- (10) Gode tidligere resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse - målt i form af alle skibe, der er blevet klassificeret af en organisation, uafhængig af skibenes flag - skal være et ufravigelig betingelse for udstedelse af første anerkendelse og for at bevare en sådan anerkendelse.
- (11) Overholdelse af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF kan vurderes mere effektivt på harmonisk og centraliseret måde af Europa-Kommissionen med henblik på den første anerkendelse af tekniske organisationer, der ønsker at blive godkendt til at arbejde på medlemsstaternes vegne.
- (12) På samme måde kan den løbende overvågning af det arbejde, de anerkendte organisationer udfører, hvad angår overholdelse af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF, udføres mere effektivt på en harmoniseret og centraliseret måde. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen sammen med den medlemsstat, der foreslår anerkendelsen, får overdraget denne opgave på hele Fællesskabets vegne.
- (13) Medlemsstaterne har beføjelse til at suspendere anerkendelsen af en organisation, der arbejder på dens vegne, men herudover bør der foreligge en lignende beføjelse på fællesskabsplan, idet Kommissionen på grundlag af udvalgsproceduren skal kunne suspendere anerkendelsen af en organisation i et begrænset tidsrum i tilfælde, hvor organisationens sikkerheds- og forureningsforebyggelsespræstation forringes, og den undlader at træffe de påkrævede korrigerende foranstaltninger.

- (14) Beslutningen om at tilbagetrække anerkendelsen for en organisation, der ikke opfylder bestemmelserne i direktivet, eller hvis sikkerheds- og forureningsforebyggende præstation bliver utilfredsstillende, må træffes på fællesskabsplan, og derfor af Kommissionen ved anvendelse af udvalgsproceduren.
- (15) Da direktiv 94/57/EF sikrer fri udveksling af tjenesteydelser i EU, bør Fællesskabet forhandle med de tredjelande, hvor nogle af de anerkendte organisationer er beliggende, med henblik på ligebehandling for anerkendte organisationer, der er beliggende i Fællesskabet.
- (16) Begrænsning af erstatningsansvaret for de organisationer, der arbejder på medlemsstaternes vegne, udgør en væsentlig hindring for korrekt gennemførelse af direktiv 94/57/EF. Harmonisering heraf på fællesskabsplan vil bidrage til at løse dette problem.
- (17) Bestemmelserne om udvalgsproceduren i direktiv 94/57/EF bør ændres og tilpasses for at tage hensyn til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁴⁹.
- (18) Da gennemsigtighed og informationsudveksling de involverede parter imellem er et elementært instrument til at forebygge ulykker til søs, skal de anerkendte organisationer stille alle relevante oplysninger til rådighed om forholdene på skibene i deres klasse for havnestatskontrolmyndighederne.
- (19) For at forsøge at hindre skibe i at skifte klasse for at undgå at udføre de nødvendige reparationer, skal de anerkendte organisationer indbyrdes udveksle alle relevante oplysninger om forholdene vedrørende skibe, der skifter klasse.
- (20) De kvalitative kriterier, de tekniske organisationer skal opfylde for at opnå anerkendelse på fællesskabsplan og for at bevare en sådan anerkendelse, skal omfatte bestemmelser, der sikrer at kun særligt uddannede skibsinspektører kan udføre de lovfæstede opgaver, organisationen er autoriseret til at udføre. Organisationen skal have nøje kontrol med hele sit personale og sine kontorer, inklusive de regionale kontorer. Organisationen etablerer sine egne sikkerheds- og forureningsforebyggende præstationsmål og -indikatorer. Organisationen etablerer et kvalitetsmålingssystem for sine tjenesteydelser. Direktiv 94/57/EF bør ændres med henblik på dette.

⁴⁹ EFT L 184 af 17.07.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 94/57/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 2 ændres således:

- a) i punkt (b) udgår ordene "dette gælder også skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt dette register";
- b) i punkt (d) erstattes ordene "der var gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse" med "der var gældende den 1. juli 2000".

2. Artikel 3, stk. 2, ændres således:

Følgende sætning tilføjes til slut: "Medlemsstaterne handler i overensstemmelse med bilagets bestemmelser samt bilag til IMO Resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter".

3. Artikel 4 affattes således:

- “1. Medlemsstaterne kan indgive anmodning til Kommissionen om en anerkendelse af organisationer, som opfylder kriterierne i bilaget og bestemmelserne i artikel 14, stk. 2, 4 og 5. Medlemsstaterne skal indgive fuldstændige oplysninger vedrørende overholdelse af sådanne krav og bevis herfor til Kommissionen. Kommissionen udfører en inspektion af de organisationer, den har modtaget anerkendelsesansøgning om, for at verificere, at organisationen opfylder ovennævnte krav. En beslutning om anerkendelse skal tage hensyn til organisationens tidligere resultater, hvad angår sikkerheds- og forureningsforebyggelse, som nævnt i artikel 9. Anerkendelsen gives i henhold til procedurens artikel 7.
2. Medlemsstaterne kan indgive anmodning til Kommissionen om anerkendelse i et begrænset tidsrum på 3 år, for organisationer som opfylder alle kriterierne i bilaget undtagen i stk. 2 og 3 i afsnittet "generelle krav". Her anvendes ligeledes den i stykke 1 nævnte procedure idet dog de kriterier i bilaget, hvis overholdelse vurderes under Kommissionens inspektion, er alle andre end kriterierne i stk. 2 og 3 i afsnittet "generelle krav". Denne anerkendelse gælder kun de medlemsstater som har indgivet anmodningen om anerkendelse.
3. Alle de organisationer som modtager anerkendelse skal overvåges omhyggeligt af det udvalg, der er oprettet i henhold til artikel 7, også med henblik på at træffe beslutning om udvidelse af den tidsbegrænsede anerkendelse, som nævnt i stk. 2. Beslutning om udvidelse af en sådan anerkendelse tager ikke hensyn til kriterierne i stk. 2 og 3 i afsnittet "Generelle krav" i bilaget, men skal tage hensyn til resultaterne af organisationens arbejde, hvad angår sikkerheds- og forureningsforebyggelse, som nævnt i artikel 9. Beslutningen om udvidelse af begrænset anerkendelse skal specificere betingelserne for denne udvidelse,

navnlig hvad angår begrænsningen af anerkendelsens virkninger, som nævnt i stk. 2.

4. Kommissionen udarbejder og ajourfører en liste over anerkendte organisationer i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 3. Listen offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
5. De organisationer, som på datoen for nærværende direktivs ikrafttrædelse allerede er anerkendt på grundlag af Rådets direktiv 94/57/EF, er fortsat anerkendt. Deres overholdelse af de nye bestemmelser i nærværende direktiv vurderes under de første inspektioner, der er nævnt i artikel 11."

4. Artikel 5 ændres således:

- a) I stk. 1 erstattes henvisningen til "artikel 3, stk. 2, nr. 1)" med "artikel 3, stk. 2," og ordene "med hjemsted i Fællesskabet" udgår.
- b) Stk. 2 udgår .
- c) Stk. 3 bliver stk. 2, ordene "på sin side godkender" erstattes med "på sin side giver gensidig behandling til" og til slut tilføjes: "Det Europæiske Fællesskab kan endvidere forlange, at et tredjeland, hvori en anerkendt organisation er beliggende, giver gensidig behandling til de anerkendte organisationer, som er beliggende i Fællesskabet".

5. Artikel 6 ændres således:

- a) Stk. 2 erstattes med følgende:
- "2. Arbejdsforholdet fastsættes gennem en formaliseret skriftlig og ikke-diskriminerende aftale eller lignende juridisk ordning, som fastsætter de specifikke pligter og funktioner, organisationen skal udføre og indeholder mindst:

bestemmelserne i bilag II til IMO-resolution A.739 (18) om retningslinjer for autorisering af organisationer, der handler på administrationernes vegne, som specificeret i bilagene og vedlagte dokumenter til IMO MSC/cirkulære 710 og MEPC/cirkulære 307 om model til aftale om autorisering af anerkendte organisationer, der handler på administrationernes vegne."

“- følgende bestemmelser vedrørende begrænsning af økonomisk erstatningsansvar:

- (i) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar som følge af en hændelse, der medfører tab eller skade på ejendom eller personskade eller dødsfald, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en forsætlig handling eller udeladelse eller grov uagtsomhed fra den anerkendte organisations side eller at dens organer, ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, det nævnte tab, skade, personskade eller dødsfald i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation.

- (ii) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar for personskade eller dødsfald, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en uagtsom eller uforvarlig handling eller udeladelse fra den anerkendte organisation side, eller af dens ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, den nævnte personskade eller dødsfald i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation med et beløb på op til, men ikke overstigende 5 mio. €.
- (iii) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar for tab eller beskadigelse af ejendom, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en uagtsom eller uforvarlig handling eller udeladelse fra den anerkendte organisations side, eller dens ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, tabet eller skaden i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation med et beløb på op til, men ikke overstigende 2,5 mio. €.
- (iv) ingen af parterne har erstatningsansvar over for den anden part for eventuelle specielle tab, indirekte tab eller driftstab eller skade, som skyldes eller opstår i forbindelse med tjenesteydelser, der er udført i henhold til aftalen, herunder uden begrænsning tab af fortjeneste, produktionstab, kontrakttab, brugstab, forretningsafbrydelse eller ethvert andet specielt tab, indirekte eller driftstab, som en anden part lider, uafhængigt af årsagen.
- (v) uanset ovenstående har den anerkendte organisation, dens ledende personale, ansatte, agenter eller andre som handler på den anerkendte organisations vegne i forbindelse med enhver sag, der opstår som følge af den anerkendte organisations præstation eller ikke-præstation i henhold til denne aftale, ret til samme forsvar (inklusive men ikke begrænset til fritagelse fra eller begrænsning af erstatningsansvar) som er til rådighed for administrationens eget personale, hvis de selv havde udført arbejdet."
 - bestemmelser for en periodisk revision, som foretages af administrationen eller af en upartisk ekstern part, der udpeges af administrationen, vedrørende de forpligtelser, organisationen har påtaget sig på administrationens vegne, som nævnt i artikel 11, stk. 1"
 - muligheden for vilkårlige og detaljerede inspektioner af skibe
 - bestemmelser om, at organisationerne indberetter væsentlige oplysninger om deres klasserede flåde, ændringer, suspensioner fra og udtalelse af klasser, uafhængig af det flag, fartøjet fører, som nævnt i artikel 15, stk. 3."

b) Stk. 4 affattes således:

“4. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen og de andre medlemsstater præcise oplysninger om det samarbejdsforhold, der er etableret i henhold til denne artikel.”

6. Artikel 7 affattes således:

“Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.

Når der henvises til denne artikel, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i henhold til artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.

Den i artikel 5, stk. 6, i beslutning 1999/468/EF nævnte tidsfrist er tre måneder.

Dette udvalg indkaldes af Kommissionen mindst en gang om året, og når det er påkrævet i tilfælde af, at en medlemsstat suspenderer en organisations godkendelse, eller hvis Kommissionen suspenderer en anerkendelse i henhold til bestemmelserne i artikel 10. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.”

7. Artikel 8, stk. 1, første tankestreg affattes således:

“- at lade senere, ikrafttrådte ændringer til de internationale konventioner, protokoller, regler samt resolutioner forbundet hermed, der er nævnt i artikel 2, litra d), og i artikel 6, stk. 2, gælde for direktivet.”

8. Artikel 9 affattes således:

“1. Anerkendelse af organisationer, jf. artikel 4, som ikke længere opfylder kriterierne i bilaget eller som ikke opfylder de i stk. 2 nævnte effektivitetsdata vedrørende sikkerheds og forureningsforebyggelse, tilbagekaldes. Anerkendelsens tilbagekaldelse beslutes af Kommissionen i henhold til proceduren i artikel 7 efter at den pågældende organisation har haft mulighed for at fremsætte bemærkninger.

2. Når Kommissionen forbereder udkast til afgørelse med henblik på de i stk. 1 anførte forhold, skal den tage hensyn til resultatet af inspektioner af de anerkendte organisationer, jf. artikel 11, samt organisationernes resultater vedrørende sikkerhed og forureningsforebyggelse, målt for alle de skibe, de har i klasse, uafhængig af skibenes flag.

Angivelse af organisationernes sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater hentes fra de statistikker, der er udarbejdet ved Paris aftalememorandum om havnestatskontrol og/eller ved en lignende ordning. Andre angivelser kan hentes fra en analyse af ulykker, der involverer skibe, der er klassificerede af de anerkendte organisationer.

Medlemsstaternes beretninger i henhold til artikel 12 skal også tages i betragtning med henblik på at vurdere organisationernes resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse.

Udvalget i henhold til artikel 7 afgør, hvilke kriterier der følges med henblik på at beslutte - på grundlag af de i dette stykke nævnte oplysninger - om det arbejde, der er udført af en organisation, der handler på en flagstats vegne, på

grundlag af ovennævnte oplysninger kan betragtes som værende en uacceptabel trussel for sikkerhed og miljø. Udkast til afgørelser om de i stk. 1 anførte forhold skal også forelægges udvalget af Kommissionen på dens eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat."

9. Artikel 10 ændres således:

a) De første to sætninger bliver stk. 1 og affattes således:

"1. Uanset de i bilaget specificerede krav kan en medlemsstat beslutte at suspendere en autorisation, hvis det skønnes, at en godkendt organisation ikke længere kan være bemyndiget til at udføre de i artikel 3 beskrevne opgaver på medlemsstatens vegne på grundlag af følgende procedure:"

b) følgende stykker tilføjes :

"2. Når Kommissionen mener, at en anerkendt organisations sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater forringes uden at dette dog berettiger tilbagekaldelse af anerkendelsen på grundlag af kriterierne i artikel 9, stk. 2, kan den beslutte at informere den anerkendte organisation herom og anmode den om at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at forbedre sine sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater. Hvis den anerkendte organisation ikke giver Kommissionen et passende svar, eller hvis Kommissionen mener, at de foranstaltninger, den anerkendte organisation har truffet ikke har forbedret dens sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater, kan Kommissionen beslutte at suspendere anerkendelsen af organisationen i et tidsrum på et år i henhold til proceduren i artikel 7 efter at den pågældende organisation har haft mulighed for at indgive sine bemærkninger. I denne periode må den anerkendte organisation ikke udstede eller forny certifikater til skibe, der fører medlemsstaternes flag, mens certifikater, der tidligere er blevet udstedt eller fornyet af organisationen forbliver gyldige.

3. Proceduren i stk. 2 gælder også, når Kommissionen har bevis for, at en anerkendt organisation ikke har opfyldt betingelserne i artikel 14, stk. 3, 4 eller 5.

4. Et år efter Kommissionens vedtagelse af afgørelsen om at suspendere en organisations anerkendelse skal Kommissionen vurdere, om de i stk. 2 og 3 nævnte mangler, som medførte suspension, er afhjulpet. Hvis sådanne mangler stadig foreligger, tilbagekaldes anerkendelsen i henhold til proceduren i artikel 7."

10. Artikel 11 ændres således:

a) I stk. 1 udgår følgende tekst: "og at sådanne organisationer opfylder de i bilaget specificerede krav. Medlemsstaten kan gøre dette ved at lade sine myndigheder føre direkte tilsyn med de godkendte organisationer eller, for så vidt angår organisationer med hjemsted i en anden medlemsstat, ved at forlade sig på, at den pågældende medlemsstats myndighed varetager tilsynet med disse organisationer på rette måde."

- b) I stk. 2 erstattes ordene "hver medlemsstat udfører denne opgave på basis af perioder på 2 år" med "hver medlemsstat udfører denne opgave på basis af perioder på mindst 2 år".
- c) stk. 3 og 4 udgår.
- d) Et nyt stk. 3 indføres således:
 - “3. Alle anerkendte organisationer inspiceres regelmæssigt og mindst hvert tredje år af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der indgav den relevante anmodning om anerkendelse, for at verificere, at de opfylder kriterierne i bilaget. Ved udvælgelse af organisationer, der skal inspiceres, skal Kommissionen være særlig opmærksom på organisationens sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater, ulykkesdata og medlemsstaternes beretninger i henhold til artikel 12. Inspektionen kan omfatte et besøg på organisationens regionale afdelinger samt inspektion af tilfældigt udvalgte skibe og detaljerede inspektioner. Kommissionen underretter den pågældende medlemsstat om resultatet af den foretagne inspektion.”

11. Artikel 12 affattes således:

“Når medlemsstaterne udøver deres inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestater, meddeler de Kommissionen og andre medlemsstater, hvis det opdages, at et skib, som ikke opfylder de relevante internationale konventioners krav, har fået udstedt et gyldigt certifikat af organisationer, der handler på en flagstats vegne, eller hvis et skib, der fører et gyldigt klassecertifikat, udviser mangler vedrørende forhold, der er omfattet af certifikatet. Kun skibe, der udgør en alvorlig trussel for sikkerhed og miljø eller som er udtryk for særlig uagtsom adfærd fra organisationernes side indberettes i henhold til denne artikel.”

12. Artikel 13 udgår.

13. Artikel 14, 15, 16 og 17 bliver henholdsvis artikel 13, 14, 15 og 16.

14. Artikel 14, stk. 3 og 4 affattes således:

- “3. De anerkendte organisationer stiller alle relevante oplysninger til rådighed for administrationen og Kommissionen om deres klassificerede flåde, ændringer, suspensioner og tilbagetrækkelse af klasse, uafhængigt af skibets flag. Oplysninger om ændringer, suspensioner og tilbagetrækkelser fra klasser, herunder oplysninger om alle forsømte syn, forsømte henstillinger, klassebetingelser, driftsbetingelser eller driftsrestriktioner, som er udstedt imod deres klassificerede fartøjer - uafhængigt af fartøjets flag - meddeles også til Sirenac informationssystem for havnestatskontrolinspektioner.”
 - “4. De godkendte organisationer udsteder ikke certifikater for et skib, uafhængigt af flag, der er sat i lavere klasse, eller for hvilket klassen ændres af sikkerhedsmæssige årsager, før flagstaten underrettes med henblik på at fastslå, hvorvidt en fuld inspektion er påkrævet”.
- c) Følgende indsættes som stk. 5:

“5. Hvis der sker en klasseoverførsel fra en anerkendt organisation til en anden, skal den afgivende organisation informere den modtagende organisation om alle forsømte syn, alle forsømte henstillinger, klassebetingelser, eller driftsrestriktioner, der er udstedt mod fartøjet. Ved overførslen skal den afgivende organisation give den modtagende organisation det fuldstændige dossier vedrørende fartøjet. Den modtagende organisation kan kun udstede certifikater til skibet efter at alle forsømte syn, er blevet afsluttet med tilfredsstillende resultat, og alle forsømte henstillinger eller klassebetingelser, der tidligere er blevet udstedt mod fartøjet, er blevet efterfulgt som specificeret af den afgivende organisation. Den modtagende organisation skal før certifikaterne udstedes meddele den afgivende organisation certifikaternes udstedelsesdato og bekræfte dato, sted og trufne foranstaltninger for tilfredsstillende udførelse af hver enkelt forsømt syn, forsømt henstilling og forsømt klassebetingelse. De anerkendte organisationer samarbejder for at gennemføre bestemmelserne i dette stykke korrekt.”

15. Artikel 15, stk. 3, affattes således:

“3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen og de andre medlemsstater teksten til alle de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.”

16. Bilaget til direktivet ændres som følger:

- a) I punkt. 2 i afsnit "A. GENERELLE KRAV" ændres ordet "bør" til "skal".
- b) I punkt. 3 i afsnit "A. GENERELLE KRAV" ændres ordene "vil det være" til "er det".
- c) I punkt 4 i afsnit "A. GENERELLE KRAV" ændres ordet "bør" til "skal".
- d) I punkt 5 i afsnit "A. GENERELLE KRAV" ændres ordet "bør" til "skal". Følgende ord tilføjes til slut: "eller fører skibsregisteret i en database, der er tilgængelig for de interesserede parter".
- e) I punkt 6, "A. GENERELLE KRAV" erstattes ordet "bør" med "skal" både i første og anden sætning.
- f) I punkt 7 i afsnit "A. GENERELLE KRAV" erstattes ordet "bør" med "skal".
- g) I punkt 4 i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" indføres efter "myndighederne" "og Kommissionen".
- h) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 5 i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV": "Organisationens politik skal henvise til mål og indikatorer for sikkerheds- og forebyggelsespræstation".
- i) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 6, b) i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV": "og at der foreligger et internt system til at måle tjenesteydelsens kvalitet i forhold til disse regler og forskrifter".

- j) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 6, c) i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV":
"og at der foreligger et internt system til at måle kvaliteten af tjenesteydelsen hvad angår overholdelse af de internationale konventioner".
- k) Punkt 6, g), i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" affattes således:
“(g) at kravene til det lovfæstede arbejde, som organisationen er autoriseret til at udføre, udelukkende udføres af dets særligt uddannede skibsinspektører eller af andre anerkendte organisationers særligt uddannede skibsinspektører; de særlige skibsinspektører skal under alle omstændigheder have indgående kendskab til den særlige type skib, hvor de udfører det lovfæstede arbejde og til de relevante gældende krav".
- l) Ordet "og" ved slutningen af punkt 6 (i) i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" udgår.
- m) Punkt 6 (j) i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" affattes således:
“(j) at der til stadighed findes et omfattende system af planlagt og dokumenteret intern kontrol af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens afdelinger".
- n) Følgende to stykker tilføjes punkt 6 i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV":
“(k) at de lovfæstede syn og inspektioner der kræves af det harmoniserede system for syn og certificering, som organisationen er autoriseret til at udføre, udføres i henhold til bestemmelsen i bilaget og bilag til IMO resolution A.746 (18) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering
(l) der etableres klare og direkte linjer hvad angår ansvar og kontrol mellem selskabets hovedkontor og dets regionale kontorer."
- o) Punkt 7, b) i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" affattes således:
“(b) at udføre alle de inspektioner og syn, der i henhold til de internationale konventioner kræves til udstedelse af certifikater, herunder muligheden for at vurdere - ved hjælp af kvalificeret, fagligt uddannet personale og i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag til IMO resolution A.788 (19) om retningslinjer for administrationernes gennemførelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift (ISM)-koden) - anvendelsen og opretholdelsen af både det kystbaserede sikkerhedskontrolsystem og sikkerhedskontrolsystemet om bord på skibe, som skal omfattes af de pågældende certifikater."
- p) I punkt 9 i afsnit "B. SPECIFIKKE KRAV" ændres ordet "bør" til "skal".

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest tolv måneder efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, [den]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FORSLAG TIL RETSAKT III

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**OM FREMSKYNDET INDFAQNING AF KRAV OM DOBBELTSKROGS- ELLER TILSVARENDE
DESIGN FOR OLJETANKSKIBE MED ENKELTSKROG**

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

1. *Den aktuelle situation og problemerne:*

De alvorlige følger af utilsigtet olieudslip fra olietankskibe, som man for nylig så ved ERIKAS struktursvigt ud for den franske kyst, er en kilde til stor og vedvarende bekymring for Europa-Kommissionen.

Kommissionen udgav som en opfølgning til forureningsulykkerne, som skyldtes olietankerne "Aegean Sea" ud for Coruña i december 1992 og "Braer" ved Shetlandsøerne i januar 1993, sin meddelelse "en fælles politik for sikkerhed til søs"⁵⁰. Denne meddelelse gjorde status over den eksisterende situation, hvad angår sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening af havmiljøet. Det understregede navnlig den anmodning, der blev fremsat på det ekstraordinære rådsmøde for miljø og transport den 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations foranstaltning om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase eksisterende skibe, som er bygget i henhold til tidligere normer, efter en rimelig driftsperiode. Denne anmodning understregede, at det var nødvendigt at være særlige opmærksom på olietankskibe, der ikke opfyldte de internationale normer om separate ballasttanke og beskyttet placering af disse tanke som fastlagt i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og den dertil knyttede protokol af 1978 (MARPOL 73/78).

Den første regionale beslutning om udfasning af enkeltskrogede olietankskibe blev truffet i 1990 af De Forenede Stater, da de udstedte olieforureningsloven (Oil Pollution Act - OPA 90), hvori der kræves dobbeltskrog for både nye og eksisterende tankskibe. Hvorvidt dobbeltskrogskravet i OPA 90 gælder for eksisterende tankskibe, afhænger af skibets alder, størrelse i bruttoton og skrogkonfiguration. Der kan stort set skelnes mellem to hovedkategorier.

Den første kategori tankskibe tillades ikke i amerikanske farvande i henhold til OPA 90 efter 1. januar 2010, medmindre de opfylder kravet om dobbeltskrog. Denne kategori omfatter alle eksisterende enkeltskrogede olietankskibe på over 5000 bruttotons uden dobbeltbund eller dobbelte sider. I perioden 2005-2010 tillades sådanne enkeltskrogede olietankere ikke i USA's farvande, når de når en alder på 25 år, eller 23 år for tankskibe på over 30 000 bruttoton med mindre de opfylder kravet om dobbeltskrog.

Den anden kategori tankskibe tillades i henhold til OPA 90 ikke i USA's farvande efter 1. januar 2015, medmindre de opfylder dobbeltskrogskravene. Denne kategori omfatter enkeltskrogsoletankskibe på over 5000 bruttoton som er monteret med dobbelt bund eller dobbelte sider og alle eksisterende enkeltskrogsoletankskibe på under 5000 bruttotons. I de 10 år forud for tidsfristen på 2015 udfases tankskibe på over 5000 bruttotons, når de bliver 30 år, og tankskibe på over 30 000 bruttotons udfases efter 28 år. Aldersgrænsen for udfasning er ikke specificeret for tankskibe på under 5000 bruttotons.

⁵⁰ KOM(93) 66 endelig udg. af 24.02.1993.

På baggrund af USA's ensidede beslutning måtte Den Internationale Søfarsorganisation (the International Maritime Organisation - IMO) skride til handling med henblik på at reducere sikkerhedsforskellen på internationalt niveau mellem nye og eksisterende olietankskibe, hvilket i juli 1993 medførte ikrafttrædelse af vigtige ændringer til MARPOL-konventionen 73/78. Strengere foranstaltninger vedrørende design- og konstruktionskrav til nye og eksisterende olietankskibe indgik i disse ændringsforslag. Disse design- og konstruktionskrav sigtede på at give bedre beskyttelse mod olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. De kræver, at olietankskibe, der leveres på eller efter den 6. juli 1996 skal opfylde de krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, der fastlægges i regulativ 13F i bilag I til MARPOL-konventionen 73/78.

Endvidere indeholdt ændringerne til MARPOL-konventionen 73/78 også en indfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe på over 2000 tons dødvægt, som var leveret før 6. juli 1996. Sådanne tankskibe skal i henhold til regel 13G opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i i bilag I til MARPOL 73/78 senest 25 år, eller i nogle tilfælde, 30 år, efter leveringsdatoen. Eksisterende enkeltskrogs-olietankskibe, der ikke opfylder kravene om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf må derfor ikke sejle på internationalt niveau efter 2007 eller i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene i regel 13F i bilag I til MARPOL-konventionen 73/78 om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design. For eksisterende enkeltskrogs-olietankskibe, som opfylder kravene om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf, oprinder denne tidsfrist senest i 2026.

Forskellen i aldersgrænser og udløbsdatoer mellem OPA 90-udfasningsordningen og den ordning, der er etableret på internationalt niveau ved ændringerne til MARPOL-konventionen 73/78, får efter 2005 til følge, at enkeltskrogede olietankskibe, som ikke længere må sejle i USA's vande på grund af deres alder, kan tænkes at flytte deres handelsmønstre til andre dele af verden, herunder Den Europæiske Union, og fortsat sejle, til de er nødt til at opfylde kravene om dobbeltskrog i henhold til aldersgrænserne i MARPOL-konventionen 73/78. Et sådant ændret mønster fører til en situation, hvor de ældste enkeltskrogede olietankskibe, som fortsat må sejle i henhold til MARPOL 73/78 i stadig højere grad forekommer i oliehandelen til og fra og i Den Europæiske Union.

Der blev i 1999 udført en undersøgelse for Kommissionen om enkeltskrogede olietankskibes påvirkning af miljøet beskæftigede sig med OPA 90 følger for tankskibsflåden uden for USA. Undersøgelsen anslår, at gennemsnitligt 15% råolietankskibe i perioden 2000 til 2025 forbydes sejlads i USA's farvande, men stadig er tilladte i henhold til MARPOL-konventionen 73/78. Den bemærkede også, at der i 2010 nås et højdepunkt i antallet af råolietankskibe på under 20 000 ton dødvægt, som forbydes i USA's farvande på grund af OPA 90-tidsfristen på 2010. For råolie-tankskibe over denne størrelse nås højdepunktet for overgang til europæiske vande i 2015. Undersøgelsen anslår endvidere, at OPA 90 får mindre udpræget virkning for tankskibe med olieprodukter. For olieprodukt-tankskibe med en dødvægt på mellem 5000 og 30 000 ton nås højdepunktet for overgang til europæiske vande i 2015, og for større olieprodukt-tankskibe nås højdepunktet i 2005.

2. *Foreslået indsats på EF-niveau:*

Kommissionen mener, at denne situation bør give anledning til betænkelighed, da ulykkesstatistikker viser flere ulykker for ældre skibe. Man mener, at en fællesskabsreaktion på denne situation er påkrævet, navnlig i betragtning af, at år 2005, som er den første vigtige tidsfrist for OPA 90, nærmer sig, og på denne dato forbydes bestemte enkeltskrogede olietankskibe sejlads i USA's farvande. For at undgå, at sådanne tankskibe påbegynder eller fortsætter sejlads på europæiske havne foreslår man fremskyndet anvendelse i Fællesskabet af indfasningsordningen for kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. Denne fremskyndede indfasningsordning skal være på linje med aldersgrænserne og tidsfristerne i OPA 90 for at undgå, at olietankskibe, der i henhold til OPA 90 forbydes sejlads i USA's farvande, kan omlægge deres handelsmønstre til Europa.

Forslaget opretholder, hvad angår kriterier for størrelse og skrogkonfiguration, den skelnen, der foretages i MARPOL-konventionen 73/78 mellem tre hovedkategorier. Kategori 1: såkaldte "præ-MARPOL" enkeltskrogede tankskibe, dvs. tankskibe til råolie med en dødvægt på 20 000 ton eller derover og olieprodukttankskibe med en dødvægt på 30 000 ton og derover uden separate ballasttanke med beskyttende placering (SBT/PL). Kategori 2 omfatter "MARPOL" enkeltskrogede tankskibe med samme størrelse som kategori 1, men som er udstyret med SBT/PL. Kategori 3 omfatter enkeltskrogede tankskibe, der er mindre end kategori 1 og 2, som er leveret før 6. juni 1996 og således ikke falder ind under indfasningsordningen for kravene om dobbeltskrog, som er fastlagt i regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78.

Kommissionen foreslår følgende fremgangsmåde for disse kategorier:

For kategori 1 foreslås en nedsætning af aldersgrænserne på 25 og 30 år i MARPOL-konventionen 73/78 til 23 år for begge. Da disse enkeltskrogede tankskibe blev leveret før SBT/PL-kravene trådte i kraft (1982), specificeres en endelig frist i 2005 for at forebygge, at de fortsætter sejlads ud over aldersgrænsen på 23 år. Endvidere bør man ikke tillade muligheden for undtagelser i henhold til regel I/13G(7) i bilag I til MARPOL 73/78, som tillader andre strukturelle eller driftsmæssige ordninger, f.eks. hydrostatiske lastemetoder, som et alternativ til kravet om dobbeltskrog. Denne begrænsning er nødvendig for at undgå, at tankskibe der har nået aldersgrænsen fortsat kan sejle med anvendelse af andre ordninger end kravet om dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkonfiguration.

For kategori 2 specificeres overholdelse af kravet om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest, når skibet er 28 år eller den 2. januar 2010 alt efter hvilken dato, der nås først.

For kategori 3 foreslår Kommissionen indførelse af en aldersgrænse på 25 år, hvis tankskibene ikke er udstyret med SBT/PL og 30 år, hvis de har SBT/PL, kombineret med en tidsfrist på 1. januar 2015, hvorefter intet enkeltskroget tankskib i denne kategori tillades sejlads på europæiske havne.

Da dette forslag om en fremskyndet indfasningsordning på EF-niveau ligger på linje med aldersgrænserne og tidsfristerne i OPA 90 kan enkeltskrogede tankskibe, der er forbudt sejlads i USA's vande, ikke ændre deres handelsmønster til Europa.

EU-ordningen vil, ved at anvende samme slutdatoer som OPA 90, medføre en betydelig kortere indfasningsperiode som vil få en betydelig, men endnu ikke kvantificeret, betydning for den fart, hvormed enkeltskrogede olietankskibe skal erstattes med dobbeltskrogede skibe. Indledende vurderinger, som bygger på tilgængelige statistikker om sammensætningen af verdens tankskibflåde på nuværende tidspunkt, antyder, at betydningen for kategori 2 og 3 bliver ganske stor.

Kategori 2 omfatter på nuværende tidspunkt ca. 2000 enkeltskrogede skibe (i hele verden). Endvidere findes 1000 dobbeltskrogede tankskibe i denne størrelseskategori. I henhold til den foreslåede EU-ordning skal ca. 70% af disse 2000 skibe afvikles i henhold til aldersgrænser (28 år) før 2010 og ca. 30% (ca. 600 skibe) i henhold til en tidsfrist i 2010.

Kategori 3 omfatter på nuværende tidspunkt ca. 3000 enkeltskrogede tankskibe. I denne størrelseskategori er der på nuværende tidspunkt kun 300 dobbeltskrogede tankskibe, da der ikke er nogen aldersgrænse eller tidsgrænse i henhold til MARPOL-konventionen 73/78 for at erstatte de eksisterende enkeltskrogede skibe med dobbeltskrogede skibe. Den foreslåede EU-ordning, der kombinerer aldersgrænser (25 eller 30 år) med en tidsfrist på 2015 får følgende virkning: 70% (ca. 2000 skibe) skal udfases før 2015 på grund af aldersgrænsen, mens de resterende 30% (ca. 1000 skibe) skal udfases i henhold til tidsfristen i 2015. I betragtning af det store antal skibe, der skal udfases i henhold til tidsfristerne i 2010 og 2015, kan den kontinuerlige olieforsyning og -distribuering i Europa midlertidigt bringes i fare, hvis der ikke er tilstrækkelig dobbeltskroget tonnage. De større skibsbygningssammenslutninger (AWES i Europa, SAJ i Japan og KSA i Sydkorea) erkender dog, at forsyningen af handelsskibe i den overskuelige fremtid kommer til at overstige efterspørgslen. Denne ekstra kapacitet anslås på nuværende tidspunkt til ca. 3-4 mio. cgt, som - hvis den blev anvendt til bygning af dobbeltskrogede tankskibe - svarer til ca. 10,42 - 13,89 mio. ton dødvægt og således opfylder den øgede efterspørgsel som følge af dette forslag.

Vedlagte forslag fastsætter, at overholdelse af den fremskyndede indfasning af designkrav om dobbeltskrog eller tilsvarende for enkeltskrogede olietankskibe skal gælde for alle olietankskibe med en dødvægt på 600 ton eller derover, der fører en medlemsstats flag, og skal være en betingelse for adgang til EU-havne, uafhængig af skibets flag.

3. *Ledsageforanstaltninger:*

Som en ledsageforanstaltning til indfasning af kravene om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for enkeltskrogede olietankskibe foreslås et system bestående af økonomiske incitament og afholdende foranstaltninger for at tilskynde til sejlads med dobbeltskrogede olietankere til og fra og mellem havne i Fællesskabet og for at afholde fra sejlads med olietankskibe med enkeltskrog. Dette system bør bygge på principperne i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁵¹ (SBT-forordning). Disse principper vedrører reducerede havne- og lodsafgifter for de mest miljøvenlige olietankskibe i forhold til de tankskibe, der i mindre grad forebygger olieforurening.

⁵¹ EFT. L 319 af 12.12.94, s.1

SBT-reglen tager dog ikke hensyn til, at tankskibe med dobbeltskrog giver større beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i sammenlignet med tankskibe med enkeltskrog og skelner ikke mellem disse to former for tankskibe, hvad angår reducere af havne- og lodsafgifter. I betragtning af den foreslåede tidsfrist - år 2005 - for tankskibe med enkeltskrog, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf, er der ingen rimelig grund til at opretholde den forskellige finansielle ordning i henhold til SBT-reglen mellem disse olietankskibe, og tankskibe som opfylder SBT/PL-kravene i MARPOL 73/78.

Vedlagte forslag indebærer derfor ophævelse af SBT-reglen og indførelse af et nyt økonomisk incitamentsystem som - under den fremskyndede indfasningsordning - tilskynder til anvendelse af olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design, og som afholder fra sejlads med olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav. Dette nye system bør være et kombineret system med nedskæring af havneafgifter og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design og pålæggelse af ekstraafgift, både hvad angår havneafgifter og lodsafgifter, for tankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav.

Når disse systemer etableres, bør man nå frem til en god balance, så leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ikke lider indtægtstab, som eventuelt kunne medføre lavere kvalitet af disse tjenesteydelser eller en forøgelse af afgifterne for disse tjenesteydelser for skibe, der ikke er forbundet med transport af olie og olieprodukter. Da der sker en gradvis forøgelse af antallet af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design og en nedgang i antallet af enkeltskrogede tankskibe i den periode, hvor ordningen for den fremskyndede indfasningsordning løber, må man afbalancere indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ved at gøre reducere for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design faldende med alderen og ekstraafgiften for enkeltskrogede olietankskibe stigende i forhold til skibets alder.

De procenter for nedskæringer og ekstraafgifter, der fastlægges i forslaget, skal tilpasses gennem udvalgsproceduren for at tage hensyn til, at den fart, hvormed enkeltskrogede tankskibe erstattes med dobbeltskrogede tankskibe kan ændre sig i indfasningsperioden. Endelig fastsætter forslaget, at der ikke længere vil være tale om forskellige afgifter, når den fremskyndede indfasningsordning er blevet afsluttet.

Endnu en ledsageforanstaltning i forslaget angår meddelelse til IMO om EF-lovgivningen vedrørende fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog efter vedtagelse. Denne meddelelse er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 211 i UNCLOS. UNCLOS artikel 211, stk. 3, fastsætter kyststaters ret til at stille særlige krav som en betingelse for at udenlandske fartøjer kan anløbe deres havne eller indre farvande eller for at lægge til ved off-shore terminaler. Det fastsætter endvidere, at sådanne krav skal offentliggøres korrekt, og at de skal meddeles den kompetente internationale organisation, samt at denne meddelelse skal nævne de stater, som anvender samme krav i forbindelse med samordnede ordninger.

BEGRUNDELSE AF VALGET AF FORORDNING

4. a) Hvilket formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Traktaten fastsætter etablering af en fælles transportpolitik og de nødvendige foranstaltninger til at gennemføre en sådan politik omfatter foranstaltninger til bedre sikkerhed til søs i henhold til artikel 80, stk. 2.

Hovedformålet med den planlagte foranstaltning er i denne kontekst at gennemføre en harmoniseret fremskyndet indfasning i Fællesskabet af MARPOL-konventionens (73/78) krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for enkeltskrogede olietankskibe. Man mener, at det er nødvendigt at gennemføre en harmoniseret og avanceret gennemførelse på EF-niveau af disse krav for at sikre, at olietankskibe der sejler til og fra og mellem Fællesskabets havne så hurtigt som muligt efterkommer kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for at nedskære risikoen for utilsigtet olieforurening og følgerne heraf i europæiske farvande.

Det er ikke alle medlemsstaterne, som berøres af adgangsbestemmelserne for olietankskibe, da de ikke har nogen kystlinje eller havne, men forordningen påvirker dog alle medlemsstaterne i en vis grad, da alle medlemsstater kan have olietankskibe, der fører deres flag.

5. b) Hører den påtænkte foranstaltning under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Kompetencen er delt mellem Fællesskabet og medlemsstaterne .

6. c) Kan problemet løses mest effektivt af EU eller af medlemsstaterne?

I betragtning af at søtransport foregår på et internationalt marked kan kun en indsats på fællesskabsniveau sikre samme sikkerhedsniveau og samme niveau for havforureningsforebyggelse forårsaget af olietankskibe, der sejler til og fra og mellem europæiske havne, samtidig med at man nedskærer risikoen for konkurrenceforvridning mellem havnene på grund af anvendelsen af forskellige principper for havne- og lodsafgifter.

7. d) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den foranstaltning, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Fællesskabet har en afgørende interesse i at sikre, at søtransport af de olie- og olieprodukter, der er nødvendige for dets økonomi, udføres så sikkert og så miljøvenligt som muligt med henblik på at undgå de ødelæggende konsekvenser af olieforurening. En harmoniseret indsats er nødvendig for at undgå konkurrenceforvridning mellem olietankskibe, der allerede opfylder de seneste internationale krav vedrørende forebyggelse af utilsigtet olieforurening og de tankskibe, som endnu ikke opfylder disse krav. Disse krav er blevet godkendt på internationalt niveau, men de internationale konventioner, som indeholder disse krav, sikrer ikke en harmoniseret og samtidig gennemførelse. Gennemførelse i Fællesskabet kan kun sikres ved etablering af en fællesskabsramme, der er harmoniseret, og som kan håndhæves.

Omkostningerne ved at forholde sig passiv er, at antallet af forureningsulykker, alvoren og konsekvenserne heraf forårsaget af enkeltskrogede olietankskibes struktursvigt eller beskadigelse forbliver uacceptabelt stor. Endvidere er der risiko for at substandard og alt for gamle olietankskibe ændrer handlemønster fra områder som USA, hvor der anvendes strengere sikkerhedspolitikker, til Europa, hvis der ikke fastsættes harmoniseret og fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for disse olietankskibe.

Passivitet kan også føre til fare for konkurrenceforvridning mellem havnene på grund af anvendelsen af forskellige kriterier og for havneafgifter og lodsafgifter, hvis der ikke tages hensyn til den øgede beskyttelse mod utilsigtet olieforurening, som dobbeltskrogs- eller tilsvarende design giver sammenlignet med olietankskibe med enkeltskrog.

8. d) Hvilke handlemuligheder har EF? (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse)

Da de internationalt godkendte krav om, at olietankskibe med enkeltskrog skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design giver flagstaternes administrationer ret stor fortolknings- og anvendelsesfrihed og også udelukker et stort antal eksisterende olietankskibe fra deres anvendelsesområde, kan de ikke håndhæves på en ensartet og harmoniseret måde, som sikrer hurtig udskiftning af alle enkeltskrogede olietankskibe med dobbeltskrogede olietankskibe. Mulighederne for undtagelser, der kan føre til manglende gennemførelse eller forskel i gennemførelsen af disse internationale krav kan også medføre konkurrenceforvridning. Det er således nødvendigt at sikre en harmoniseret og fremskyndet anvendelse af disse internationalt godkendte krav i form af en forordning.

9. f) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er de tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Ensatet lovgivning i form af en forordning er nødvendig af ovennævnte grunde. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet fastsætter forordningen på fællesskabsniveau alder og dato for, hvornår olietankskibe med enkeltskrog skal opfylde de internationalt godkendte dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav samt en ensartet fremgangsmåde, hvad angår et differentieret afgiftssystem for havneafgifter og lodsafgifter, som skal anvendes for henholdsvis enkeltskrogede og dobbeltskrogede olietankskibe, som anløber europæiske havne.

Det eksisterende differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter, som foreligger i Rådets forordning (EØF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-Resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁵² kan ikke fortsættes, da den ikke skelner mellem enkeltskrogede og dobbeltskrogede olietankskibe, som begge har separate ballasttanke. Den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde er at ophæve denne forordning og erstatte den med ny, hvori også den fremskyndede indfasningsordning indgår, og som er forbundet med et nyt differentieret afgiftssystem. Hvis man anvender et direktiv, kræver dette endvidere yderligere tid til indførelse af bestemmelserne i national lovgivning i medlemsstaterne, således at den fremskyndede indfasningsordning forsinkes yderligere.

⁵² EFT. L 319 af 12.12.94, s.1

FORORDNINGENS INDHOLD

10. Den foreslåede forordning specificerer aldersgrænser og slutdatoer på hvilke enkeltskrogede olietankskibe skal overholde kravene til dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL-konventionen 73/78. De foreslåede aldersgrænser er enten lavere end specificeret i regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78 eller gælder for tankskibskategorier, som på grund af deres størrelse ikke er omfattet af denne regel. De specificerede slutdatoer sigter på at undgå, at enkeltskrogede olietankskibe kan fortsætte eller påbegynde sejlads på europæiske havne efter den slutdato, hvorefter de ikke længere må sejle i farvande under De Forenede Staters jurisdiktion. Overholdelse af disse krav er en betingelse for adgang til medlemsstaternes havne for alle olietankskibe med en dødvægt på 600 ton og derover, uafhængigt af flag. Endvidere skal alle olietankskibe af denne størrelseskategori, som fører en medlemsstats flag, overholde den fremskyndede indfasningsordning for dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.
11. Endvidere fastsætter forordningen som en supplerende foranstaltning udskiftning af det eksisterende differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter, som er fastlagt i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94. Det eksisterende system må ophæves, da det ikke tager hensyn til en differentiering i havne- og lodsafgifter på grundlag af forskellen mellem enkeltskrogede og dobbeltskrogede olietankskibe, der begge er udstyret med separate ballasttanke. Den fremskyndede indfasningsordning vil endvidere medføre, at enkeltskrogede olietankskibe uden separate ballasttanke forsvinder allerede i 2005, og der er derfor ikke længere nogen grund til at forlænge det eksisterende system efter denne dato. Den nye økonomiske ordning, hvad angår differentierede havne- og lodsafgifter, fastsætter lavere afgifter for dobbeltskrogede olietankskibe, men nedskæringen bliver mindre med skibets alder. For enkeltskrogede olietankskibe anvendes en ekstraafgift, som stiger med skibets alder. Forslaget specificerer, at dette differentierede afgiftssystem ikke længere anvendes, når indfasningen af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav for enkeltskrogede olietankskibe er gennemført.
12. Endelig fastsætter forordningen, at den meddeles IMO, når den er blevet vedtaget. Formålet med denne meddelelse er at informere internationale søfartskredse om de nye spilleregler i Fællesskabet for olietankskibes sejlads til og fra og mellem havne i medlemsstaterne.
13. Forslaget fastsætter også, at Kommissionen gives mandat, efter udvalgsproceduren, til at ændre forordningen, så der tages hensyn til ændringer af de relevante internationale instrumenter samt for at tilpasse procentdelene for henholdsvis nedsatte afgifter og ekstraafgifter i det differentierede afgiftssystem, så der kan tages hensyn til eventuelle udsving i den fart, hvormed udskiftning af enkeltskroget tonnage med dobbeltskroget tonnage finder sted i indfasningsperioden.

SÆRLIGE BETRAGTNINGER

Artikel 1

Denne artikel definerer forordningens formål: at øge sikkerhedskravene og forureningsforebyggelseskravene til olietankskibe, der sejler til og fra og mellem medlemsstaternes havne for at nedskære faren for utilsigtet olieforurening, som skyldes kollision og grundstødning.

Dette opnås ved at fremskynde det tidspunkt, på hvilket enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. Forordningen fastsætter også som en supplerende foranstaltning et differentieret system for havne- og lodsafgifter, så der skelnes mellem enkeltskrogede tankskibe og tankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design.

Artikel 2

Denne artikel definerer forordningens anvendelsesområde. Den dækker alle olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, uafhængigt af flag, som anløber Fællesskabets havne og alle olietankskibe af denne størrelse, der fører en medlemsstats flag.

Artikel 3

Denne artikel indeholder definitioner af nøglebegreberne i forordningen. Disse stammer hovedsagelig fra de relevante definitioner i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78).

Artikel 4

Artikel 4 fastsætter aldersgrænser og tidsfrister i form af de datoer, fra hvilke enkeltskrogede olietankskibe skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konventionen 73/78. Afhængig af tankskibenes størrelse og konfiguration varierer aldersgrænserne mellem 23 til 30 år og tidsfristerne mellem 2005 og 2015. Stk. 2 i denne artikel specificerer endvidere, at undtagelsesmuligheden i regel 13G, stk. 7, i bilag I til MARPOL 73/78 om at accepterer andre strukturelle ordninger eller driftsordninger som alternativer til regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78 ikke kan accepteres.

Artikel 5

Denne artikel fastsætter det differentierede system for havne- og lodsafgifter, idet der skelnes mellem enkeltskrogede tankskibe og tankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, således at disse afgifter nedsættes for tankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, idet nedsættelsen er faldende med alderen. For enkeltskrogede olietankskibe, der endnu ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, betales en ekstraafgift, som er stigende med skibets alder. Hvis havne- og lodsafgifter bygger på andre kriterier end dødvægt, skal man sikre, at mindst samme procentdel for henholdsvis nedsættelse og ekstraafgifter anvendes som i dødvægtssystemet. Endelig specificerer artiklen, at differentierede afgiftssystemer ikke længere anvendes, når den fremskyndede indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design er gennemført.

Artikel 6

Artikel 6 fastsætter, at vedtagelse af denne forordning meddeles IMO. Denne meddelelse sigter på at give internationale søfartskredse oplysninger om de nye spilleregler for sejlads med olietankskibe til og fra og mellem Fællesskabets havne.

De Forenede Nationers Havretskonvention (UNCLOS) fastsætter i artikel 211 om forurening, der skyldes skibe, at kyststaterne har ret til at pålægge særlige krav som en betingelse for, at udenlandske fartøjer kan anløbe deres havne eller sejle i deres indre farvande eller anløbe deres off shore terminaler. Den fastsætter også, at sådanne krav skal offentliggøres på rette vis, og at de skal meddeles den kompetente internationale organisation, samt at denne meddelelse bør nævne de stater, som anvender de samme krav i forbindelse med samordnede ordninger. Meddelelse til IMO om vedtagelse af denne forordning sigter på at opfylde denne UNCLOS-bestemmelse.

Artikel 7

Artikel 7 indeholder bestemmelser om overvågning og indberetning om gennemførelse af forordningen. Den fastsætter, at medlemsstaterne regelmæssigt skal verificere, at havne- og lodsmyndighederne anvender det differentierede havne- og lodsafgiftssystem korrekt, som fastsat i artikel 5. Medlemsstaterne skal hvert år inden for fire måneder efter referenceårets afslutning meddele Kommissionen resultaterne af deres overvågning.

Artikel 8

Denne artikel vedrører oprettelse af et forskriftsudvalg med en henvisning til procedurerne i artikel 5 i Rådets beslutning 1999/468/EC⁵³, som den skal følge. Artiklen fastsætter også den tidsfrist, inden for hvilken Rådet i henhold til bestemmelserne i stk. 6 skal handle, til tre måneder.

Artikel 9

Denne artikel fastsætter Kommissionens ret til at ændre forordningen og dens bilag i henhold til proceduren i artikel 8, at ajourføre referencerne til de relevante MARPOL-regler på linje med eventuelle senere ændringer af disse regler, der vedtages.

I henhold til samme procedure tilpasses procentdelene for nedsatte afgifter og ekstraafgifter vedrørende havne- og lodsafgifter for at tage højde for udsving i den fart, hvormed enkeltskrogede olietankskibe udskiftes med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i indfasningsperioden.

Artikel 10

Med det nye differentierede afgiftssystem, som fastsættes i artikel 5, må det eksisterende differentierede afgiftssystem i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 ophæves. Det eksisterende system fastsætter differentierede havne- og lodsafgifter, idet der skelnes mellem olietankskibe med separate ballasttanke med beskyttende placering (SBT/PL) og

⁵³ Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, EFT L 184 af 17.07.1999, s. 23

olietankskibe uden. Hvis man kun anvender SBT/PL kriteriet tages der dog ikke højde for differentieringen mellem tankskibe med enkeltskrog og dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

Artikel 11 og 12

Ingen kommentarer.

Bilag

Bilaget til forordningen specificerer de procentdele der anvendes alt efter skibets alder ved nedsættelse og ekstraafgifter vedrørende havne- og lodsafgifter.

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁵⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁵⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵⁶,

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten⁵⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) der må inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerhed og forebygge forurening inden for søtransport.
- (2) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring vedrørende skibsulykker, der involverer olietankskibe, og den dermed forbundne forurening af dets kyster og skade på dyre- og planteliv og andre ressourcer i havet.
- (3) Kommissionen understregede i sin meddelelse "en fælles politik for sikkerhed til søs"⁵⁸ anmodning fra det ekstraordinære rådsmøde for miljø- og transportministre af 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations tiltag om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase de eksisterende skibe, der er bygget i henhold til tidligere normer, efter en rimelig driftsperiode, navnlig ??? på olietankskibe, der ikke opfylder de ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil (MARPOL 73/78), som trådte i kraft i 1982.
- (4) Europa-Parlamentet noterede sig med glæde Kommissionens meddelelse i sin beslutning om en fælles politik på sikre farvande⁵⁹ og opfordrede navnlig til en indsats med henblik på at forbedre sikkerhedskravene for tankskibe.
- (5) Rådet støttede i sin resolution af 8. juni 1993⁶⁰, fuldt ud målsætningen i Kommissionens meddelelse.

⁵⁴ EFT C

⁵⁵ EFT C

⁵⁶ EFT C

⁵⁷ EFT C

⁵⁸ KOM(93) 66 endelig udg. af 24.02.1993.

⁵⁹ EFT C 91 af 28.03.94, s. 301.

- (6) Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) har på internationalt plan i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil af 1978 (MARPOL 73/78) fastsat internationalt godkendte bestemmelser om forureningsforebyggelse, som påvirker design og drift af olietankskibe.
- (7) Vigtige ændringer til MARPOL-konventionen 73/78, som indeholder strengere foranstaltninger vedrørende design- og konstruktionskrav for olietankskibe blev vedtaget af IMO den 6. marts 1992, og trådte i kraft den 6. juli 1993. Disse foranstaltninger fastsætter krav om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe, der leveres på eller efter 6. juli 1996, hvilket sigter på at forebygge olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. Disse ændringer indeholdt en indfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe leveret før denne dato, der trådte i kraft den 6. juli 1995 og som fastsatte at sådanne tankskibe skulle overholde kravene om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design senest 25 år og i nogle tilfælde 30 år efter leveringsdatoen; i henhold til disse foranstaltninger kan enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf ikke længere på internationalt plan sejle efter 2007, i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. For eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf oprinder tidsfristen senest i 2026;
- (8) Før vedtagelsen af disse ændringer til MARPOL 73/78 havde De Forenede Stater allerede i 1990 vedtaget olieforureningsloven (Oil Pollution Act), som fastsatte krav om dobbeltkrog både for nye og eksisterende tankskibe. Disse krav fastsatte, at enkeltskrogede olietankskibe uden dobbelt bund eller dobbelte sider får forbud mod at sejle til og fra USA's havne efter 1. januar 2010, medmindre de opfylder kravene om dobbeltkrog. I perioden før denne endelige tidsfrist kan sådanne enkeltskrogede olietankskibe heller ikke sejle til og fra USA's havne fra 2005 og videre frem, når de når en alder på 25 år og i nogle tilfælde 23 år, medmindre de opfylder kravet om dobbeltkrog. For enkeltskrogede skibe, der er forsynet med dobbelt bund eller dobbelte sider, er denne endelige tidsfrist den 1. januar 2015 og skibets aldersgrænse i den foregående periode mellem 2005 og 2015 er 30 år og i nogle tilfælde 28 år.
- (9) Det kan forventes, at forskellen mellem den internationale ordning og USA's ordning vedrørende aldersgrænser og tidsfrister for anvendelse af kravene om dobbeltkrog for enkeltskrogede olietankskibe fra 2005 kan medføre, at enkeltskrogede olietankskibe, som ikke længere må sejle til og fra USA's havne på grund af deres alder, og navnlig efter tidsfristerne i 2010 og 2015, ændrer deres handelsmønstre til andre regioner i verden, inklusive Den Europæiske Union, og fortsat sejler, indtil de skal opfylde kravene om dobbeltkrog i overensstemmelse med aldersgrænserne i MARPOL-konventionen 73/78.
- (10) Sammenholdelse af tankskibes alder og ulykkesstatistikker viser, at ældre skibe har flere ulykker. Der er international enighed om, at vedtagelse af 1992-ændringerne til MARPOL 73/78, som kræver dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, når de når en bestemt alder, giver disse tankskibe øget beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning.

- (11) Det er i Fællesskabets interesse af vedtage foranstaltninger med henblik på at undgå, at enkeltskrogede olietankskibe, som på grund af fremskreden alder eller efter tidsfristens udløb ikke længere må sejle til og fra USA's havne i henhold til Oil Pollution Act 1990, påbegynder eller fortsætter sejlads til og fra europæiske havne og derved opretholder eller øger risikoen for utilsigtet olieforurening af europæiske farvande.
- (12) Disse foranstaltninger bør bygge på principperne i MARPOL-konventionen 73/78 om, at eksisterende enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest når de når en bestemt alder. Disse aldersgrænser bør være på linje med aldersgrænserne i Oil Pollution Act 1990; en fremskyndet indfasning af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav i henhold til MARPOL 73/78 bør fastsættes for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe ved at sænke aldersgrænsen og ved at specificere tidsfrister på linje med Oil Pollution Act 1990, og herefter skal disse skibe opfylde disse krav som en betingelse for at anløbe en havn i en af Fællesskabets medlemsstater eller at sejle i medlemsstatens farvande.
- (13) Kravene i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78 for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe om at opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design gælder kun for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og for produktskibe på 30 000 ton dødvægt og derover. Kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F til bilag I til MARPOL 73/78 gælder for olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover leveret efter 6. juli 1996. Denne forskel i størrelsesgrænserne betyder, at enkeltskrogede råolietankskibe, der blev leveret før 6. juli 1996, og som har en dødvægt på mellem 600 og 20 000 ton samt produkttransportskibe, der blev leveret før 6. juli 1996 med en dødvægt på mellem 600 og 30 000 ton, ikke falder ind under reglens anvendelsesområde. Denne kategori mindre olietankskibe er vigtig for handlen inden for Fællesskabets grænser, og der bør derfor vedtages tilsvarende foranstaltninger for at sikre, at disse tankskibe også skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78. Der bør derfor fastsættes en indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78 for denne kategori enkeltskrogede olietankskibe, idet dette skal være en betingelse for at de kan få adgang til en EF-medlemsstats havn eller indre farvande.
- (14) Europa-Parlamentet imødeså med glæde i sin beslutning vedrørende olieølens ud for den franske kyst, som blev vedtaget den 20. januar 2000⁶¹, enhver indsats fra Kommissionens side om at fremskynde den dato, på hvilken olietankskibe alle er forpligtede til at have dobbeltskrogskonstruktion.
- (15) den fremskyndede indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog bør ledsages af supplerende foranstaltninger, der sigter på at tilskynde til sejlads med olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design forud for den fremskyndede indfasningsordning. Disse supplerende foranstaltninger bør bestå af økonomiske incitamenter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og afholdende foranstaltninger for olietankskibe med enkeltskrog, der sejler til eller fra havne i Fællesskabets medlemsstater.

⁶¹ EFT. C [...], [...], s. [...].

- (16) Disse supplerende foranstaltninger bør bygge på principperne i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747 (18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁶²; disse principper vedrører nedsatte havne- og lodsafgifter for de mest miljøvenlige olietankskibe i modsætning til skibe, som i mindre grad beskytter mod olieforurening.
- (17) Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 tager ikke hensyn til den større beskyttelse mod utilsigtet olieforurening, som olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design yder sammenlignet med olietankskibe med enkeltskrog. Reglen skelner derfor ikke mellem dobbeltskrogede olietankskibe og enkeltskrogede olietankskibe, som er udstyret med separate ballasttanke, hvad angår lavere havne- og lodsafgifter.
- (18) Da tidsfristen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde det differentierede afgiftssystem, der er fastsat af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 mellem sådanne olietankskibe og tankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf.
- (19) Med henblik på at fremme besejling af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design på europæiske havne, bør det økonomiske incitamentsystem i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 afskaffes, og erstattes med et system, som under den fremskyndede indfasningsordning tilskynder til anvendelse af olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, og som afholder fra at anvende olietankskibe, der ikke endnu opfylder disse krav; Rådets forordning (EØF) nr. 2978/94 bør derfor ophæves.
- (20) De økonomiske incitamenters for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og økonomiske afholdende foranstaltninger for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav, bør bygge på et kombineret system, der består af nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu opfylder disse krav.
- (21) Havne- og lodsafgifter skal stå i forhold til de ydede tjenesteydelser og beregnes uden forskelsbehandling.
- (22) Dette kombinerede system bestående af nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter skal afbalanceres, så leverandører af disse tjenesteydelser ikke lider indtægtstab og for at undgå, at kvaliteten af disse tjenesteydelser falder, eller at det bliver nødvendigt at kompensere ved at hæve havne- og lodsafgifter for skibe, der ingen forbindelse har med transport af olie og olieprodukter.
- (23) Da der sker en gradvis forøgelse af antallet af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design og en nedgang i antallet af enkeltskrogede tankskibe i den periode, hvor ordningen for den fremskyndede indfasningsordning løber, må man afbalancere indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ved at gøre nedsættelsen for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design faldende med alderen og ekstraafgiften for enkeltskrogede olietankskibe stigende i forhold til skibets alder; dette differentierede afgiftssystem anvendes ikke mere, når alle enkeltskrogede olietankskibe er blevet udskiftet med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

⁶² EFT. L 319 af 12.12.94, s.1

- (24) Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5⁶³.
- (25) Nogle bestemmelser i denne forordning, som indeholder henvisninger til reglerne i MARPOL-konventionen 73/78 kan ændres af udvalget, så de bringes på linje med ændringerne til disse regler, som vedtages eller træder i kraft. Procentdelene for nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter i bilaget kan ændres af dette udvalg for at sikre, at indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser forbliver i balance under hensyntagen til den hastighed og det omfang hvorved enkeltskrogede olietankskibe erstattes med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i indfasningsperioden -

⁶³ EFT L 184 af 17.07.99, s.23

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at fastsætte:

- fremskyndet indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konventionen 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog, og
- et system bestående af finansielle incitament og finansielle afholdende foranstaltninger, omfattende nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for alle olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, når de

- anløber en havn eller sejler ind i en medlemsstats interne farvande, uafhængigt af flag eller
- fører en medlemsstats flag.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning og dens bilag forstås ved:

- (1) "MARPOL 73/78": den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved protokollen af 1978 tillige med ændringer dertil, som er trådt i kraft
- (2) "olietankskib": et olietankskib som defineret i regel 1, stk. 4, i bilag I i MARPOL 73/78;
- (3) "dødvægt (DW)": dødvægt, som defineret i regel 1, stk. 22, i bilag I til MARPOL 73/78;
- (4) "nyt olietankskib": et nyt olietankskib som defineret i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL 73/78;
- (5) "råolietankskib": et råolietankskib som defineret i regel 1, stk. 29 i bilag I til MARPOL 73/78;
- (6) "produkttankskib": et produkttankskib som defineret i regel 1, stk. 30 i bilag I til MARPOL 73/78;

- (7) "olietankskib med enkeltskrog/enkeltskroget olietankskib": et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78,
- (8) "olietankskib med dobbeltskrog/dobbeltskroget olietankskib": et olietankskib, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i forordning 13F i bilag I til MARPOL 73/78,
- (9) "alder": et skibs alder, udtrykt i antal år efter leveringsdato;
- (10) "havnemyndighed": en offentlig eller privat person, som kræver afgifter af skibe for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfart;
- (11) "lodsmyndighed": en offentlig eller privat person, der er berettiget til at give lodstjenesteydelser til skibe.

Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

1. Medlemsstaterne tillader ikke enkeltskrogede olietankskibe at anløbe deres havne eller indre farvande efter den tidligste af de herefter specificerede datoer, medmindre sådanne tankskibe senest på den tidligste datoer opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78:
 - (1) for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som ikke opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 23 år, eller den 1. juni 2005.
 - (2) for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankportskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 28 år eller den 1. januar 2010.
 - (3) For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton, og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som ikke opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 25 år eller den 1. januar 2015.
 - (4) For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 30 år eller den 1. januar 2015.
2. Andre strukturelle eller driftsmæssige ordninger, som f.eks. hydrostatiske lastemetoder, som nævnt i regel 13G, stk. 7, i bilag I til MARPOL 73/78 accepteres ikke som alternativer til overholdelse af kravene i stk. 1.

Artikel 5

Differentierede havne- og lodsafgifter for tankskibe med dobbeltskrog og med enkeltskrog

1. Medlemsstaterne sikrer, at havnemyndighederne og lodsmyndighederne anvender et differentieret afgiftssystem ved opkrævning af havne- og lodsaftgifter således at:
 - afgifter for olietankskibe med dobbeltskrog nedsættes med mindst den procentdel, der er anført i bilag I, sammenlignet med afgifter for olietankskibe med enkeltskrog med samme dødvægt og med en alder på under fem år
 - afgifterne for olietankskibe med enkeltskrog øges med mindst den procentdel, der er anført i bilag I sammenlignet med afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe med samme dødvægt og en alder på under fem år.
2. Hvor havne- og lodsafgifter opkræves på andet grundlag end dødvægt, sikrer medlemsstaterne, at det af havne- og lodsmyndighederne anvendte afgiftssystem giver mindst samme procentdel nedsættelse i afgifterne for dobbeltskrogede olietankskibe og forøgelse af afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe som anført i stk. 1.
3. Det differentierede havne- og lodsafgiftssystem gælder ikke længere på den seneste af de i artikel 4 anførte datoer.

Artikel 6

Meddelelse til IMO

Rådets og Kommissionens formandskab informerer Den Internationale Søfartsorganisation om vedtagelse af denne forordning, og i denne forbindelse henvises til artikel 211, stk. 3, i De Forenede Nationers havretskonvention.

Artikel 7

Overvågning og indberetning

1. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at havne- og lodsmyndighederne anvender det differentierede afgiftssystem, som er specificeret i artikel 5, korrekt.
2. Medlemsstaterne sender hvert år Kommissionen en rapport om resultaterne af denne kontrol, inklusive havne- og lodsmyndigheders overtrædelser. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året følgende referenceåret.

Artikel 8

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg i henhold til artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF⁶⁴.
2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
3. Tidsfristen i henhold til artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på tre måneder.

Artikel 9

Ændringsprocedurer

1. Henvisningerne i artiklerne til reglerne i bilag I til MARPOL 73/78 kan ændres i henhold til procedurerne i artikel 9 for at bringe dem på linje med ændringer til disse regler, som er vedtaget i IMO.
2. I henhold til procedurerne i artikel 9, kan procentdelene for nedsættelse og for ekstraafgifter i henhold til det differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter i bilag I ændres for at tage hensyn til den fart og det omfang hvormed enkeltskrogede olietankskibe erstattes med dobbeltskrogede olietankskibe under indfasningsperioden.

Artikel 10

Ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94.

Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁶⁵ ophæves 12 måneder efter ikrafttrædelse af nærværende forordning.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter til rette tid, men før den i artikel 12 nævnte ikrafttrædelsesdato, de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre denne forordning.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle bestemmelser i national lov, som vedtages på denne forordnings område. Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater herom.

⁶⁴ Rådets direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

⁶⁵ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1

Artikel 12
Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende. Den er gældende den [12 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Differentierede havne- og lodsafgifter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og for enkeltskrogede olietankskibe

Minimumsprocentdele for nedsatte afgifter og ekstraafgifter som nævnt i artikel 5

Skibets alder	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
<u>Nedsættelse</u> for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design	- 25%	- 20%	- 15%	- 10%	- 5%	Ingen
<u>Ekstraafgift</u> for enkeltskrogede olietankskibe	Ingen	+ 10%	+ 15%	+ 20%	+ 25%	+ 30%

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

2. BUDGETPOST

Del A (se § 10)

Del B (se § 7) - budgetpost B2-702: forberedelse, evaluering og fremme af transportsikkerhed.

3. RETSGRUNDLAG

Sikkerhed inden for søfart: artikel 80, stk. 2, i traktaten.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Beskyttelse af havmiljøet fra utilsigtet olieforurening, som skyldes olietankskibe, ved fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Ubestemt tid.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

5.3 Indtægsttype: Ingen

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Driftsudgifter og administrative udgifter til opfølgning og overvågning af forordningens gennemførelse.

Driftsudgifterne skal dække afholdelse af et årligt møde med branchens eksperter og hvert tredje år udførelse af en evalueringsundersøgelse om virkningen, gennemførelsen og effektiviteten af foranstaltningen. Midlerne til disse driftsudgifter angives detaljeret i tabel 7.2. og dækkes af budgetpost B2-702.

De administrative udgifter dækker afholdelse af et årligt møde i forskriftsudvalget, som oprettes i henhold til den foreslåede EF-foranstaltning. Omkostningerne angives detaljeret i tabel 10.3.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beretningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)

De samlede omkostninger er beregnet ved at sammenlægge de individuelle omkostninger pr. år idet det første år er ikrafttrædelseåret (se tabel 7.2).

De individuelle omkostninger består af et årligt beløb på 5 000 € til afholdelse to gange om året af et et-dags møde med branchens eksperter. Endvidere agter Kommissionen hvert tredje år at kontrahere en evalueringsundersøgelse om virkningen, gennemførelsen og effektiviteten af den vedtagne foranstaltning. Denne regelmæssige evaluering af foranstaltningen i hele indfasningsperioden er nødvendig, for at Kommissionen i henhold til udvalgsproceduren kan foreslå eventuelle nødvendige ændringer til det system indeholdende incitamenter og afholdende foranstaltninger, der ledsager ordningen om fremskyndelse af indfasningen af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav i Fællesskabet. Omkostningerne for en sådan undersøgelse anslås til 100 000€.

Man regner med, at forpligtelses- og betalingsbevillingerne for de enkelte poster foretages samme år (se tabel 7.3)

7.2 Driftsudgifter for undersøgelser, eksperter osv. i budgettets del B

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (aktuelle priser)

	år n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og efterfølgende år	I alt
– Undersøgelser				0,1		0,1	0,2
– Ekspertmøder (A-2500) ⁶⁶		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Oplysninger og publikationer							
I alt		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

⁶⁶ Omkostningerne opfylder kriterier i Kommissionens meddelelse af 22.4.1992 (SEK(92) 769).

7.3 Vejledende forfaldsplan for forpligtelse- og betalingsbevillinger

mio. EUR

	år n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og følgende år	I alt
Forpligtelsesbevillinger		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225
Betalingsbevillinger							
år n							
n+1		0,005					0,005
n+2			0,005				0,005
n+3				0,105			0,105
n+4					0,005		0,005
n+5 og følgende år						0,105	0,105
I alt		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. FORANSTALTNINGER TIL FOREBYGGELSE AF SVIG

- Kontrol med overholdelse af procedurerne for indkaldelse af medlemsstaternes eksperter til forskriftsudvalgets møder.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- Specifikke mål: forbindelser til det generelle mål
Fastsættelse af en fremskyndet indfasningsordning med henblik på at enkeltskrogede olietankskibe opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i den internationale konvention for forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78).
- Målgruppe: Der skelnes mellem individuelle mål; slutmodtagerne af EF's økonomiske bidrag og eventuelle mellemænd angives.

Der er ikke tale om finansielle bidrag i dette forslag.

Den differentierede ordning for havne- og lodsafgifter afbalanceres ved at kompensere for nedsatte afgifter for dobbeltskrogede tankskibe ved ekstraafgifter på enkeltskrogede olietankskibe.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

- Behov for EF-støtte med særlig hensyntagen til nærhedsprincippet.

Der er ikke tale om EF-støtte i dette forslag.

- Valg af veje og midler

* Fordele sammenlignet med eventuelle alternativer (komparative fordele)

Fordelen ved på EF-niveau at etablere en fremskyndet indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for enkeltskrogede olietankskibe sammenlignet med individuel indsats fra medlemsstaternes side er, at man undgår konkurrenceforvridning og forskellige sikkerhedsniveauer. Det sikrer også, at alle olietankskibe der besejler Den Europæiske Union skal overholde et fælles sæt krav og procedurer, som skal respekteres i alle havne i Fællesskabet, hvilket medfører større klarhed og sikrer ensartet behandling.

* Beskrivelse af eventuelle lignende foranstaltninger på EF-plan eller nationalt plan

Der findes ingen lignende foranstaltninger på EF- eller nationalt plan.

* Forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekt

De forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekt er, at en EF-ramme kan anerkendes på verdensplan og tjene som en udløser for en indsats på internationalt niveau med henblik på udfasning af enkeltskrogede olietankskibe på mere effektiv måde end i henhold til MARPOL 73/78 på nuværende tidspunkt.

- Vigtigste usikkerhedsmomenter, som vil kunne få indflydelse på de konkrete resultater af foranstaltningen.

Det vigtigste usikkerhedsmoment er den fart, hvormed enkeltskrogede olietankskibe udskiftes med dobbeltskrogede olietankskibe i indfasningsperioden. Forslaget giver derfor mulighed for gennem udvalgsproceduren at tilpasse de procentdele, der anvendes i forbindelse med nedsatte afgifter og ekstraafgifter i det differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter for at sikre, at indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser forbliver afbalancerede og for at undgå, at der kompenseres for indtægtstab ved at reducere kvaliteten af disse tjenesteydelser eller ved at hæve havne- og lodsafgifter for skibe, der ikke er forbundet med transport af olie eller olieprodukter.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

- Resultatindikatorer:

* Output-indikatorer (omfanget af de iværksatte aktiviteter)

Output-indikatorer leveres af medlemsstaterne, når de indberetter om gennemførelse af forordningens bestemmelser på nationalt plan og navnlig om anvendelsen af den differentierede ordning for havne- og lodsafgifter.

* Virkningsindikatorer (for hver enkelt målsætning)

Ovennævnte indberetning af medlemsstaterne betragtes sammen med havnestatens kontroldata, navnlig vedrørende mangler og tilbageholdelser af olietankskibe som virkningsindikatorer. Det samme gælder antallet og omfanget af utilsigtet olieforurening, som skyldes olietankskibes strukturskade eller svigt. Endvidere kræver artikel 7 i forslaget, at medlemsstaterne indberetter om anvendelse af den differentierede afgiftsordning.

- Hvordan og hvor hyppigt foregår evalueringen.
Det er planen, at der skal foretages en årlig evaluering. Evalueringen foretages af medlemsstaterne og består af indberetning om gennemførelsen af den differentierede ordning for havne- og lodsafgifter i deres farvande og havne.
- Vurdering af resultaterne (hvis foranstaltningen skal fortsættes eller fornyes)
Oplysningerne i medlemsstaternes rapporter anvendes til vurdering af behovet for at tilpasse procentdelene i den differentierede afgiftsordning. Man har derfor i budgettet indbereget en evalueringsundersøgelse i det tredje år, dvs. efter to års indberetning (se tabel 7.3).

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (AFSNIT III, BUDGETTETS DEL A)

10.1 Virkning for antallet af stillinger

Type stilling		Personale til administrering af foranstaltningen		Kilde:		Varighed
				Eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt personale	A	0,5	-	0,5	-	Ubestemt tid
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Andre ressourcer		-	-	-	-	-
I alt		0,5	-	0,5	-	Ubestemt tid

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

EUR

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A 7031 (obligatoriske udvalg)	9.750€	Det forskriftsudvalg, der etableres i henhold til denne forordning forventes gennemsnitligt at holde et et-dags møde om året for at drøfte bestemte spørgsmål forbundet med gennemførelsen af forordningens bestemmelser. Godtgørelse af rejseudgifter for statslige eksperter til dette møde anslås til gennemsnitligt 650€/ekspert x 15.
I alt	9.750€	

Ovenstående udgifter under post A7 dækkes under GD TREN's globale budget.

KONSEKVENSANALYSE
FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR
SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(....).....endelig udg. af

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Traktaten fastsætter oprettelse af en fælles transportpolitik og de påtænkte foranstaltninger til at gennemføre en sådan politik omfatter foranstaltninger til at øge sikkerhed inden for søfart i henhold til artikel 80, stk. 2 i forbindelse med artikel 71, stk. 1, litra c).

Hovedformålet med den påtænkte foranstaltning er derfor på EF-plan at indføre en harmoniseret, fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog i henhold til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78). En harmoniseret og fremskyndet gennemførelse på EF-plan af disse internationale krav er nødvendig for at opnå en betydelig reduktion af farerne og konsekvenserne af utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning af disse typer skibe. Man må også undgå konkurrenceforvridning mellem havnene, som kan opstå på grund af forskellige ordninger for havne- og lodsafgifter for enkeltskrogede olietankskibe og olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

Det er af stor interesse for Fællesskabet at sikre, at transport af olie og olieprodukter ad søvejen udføres under sikre og acceptable forhold med en minimal risiko for olieforurening, hvis der forekommer ulykker. En harmoniseret indsats er nødvendig for at undgå gentagen forekomst af olieforurening i større skala af de europæiske kyster, dyreliv og planteliv og beskadigelse af havmiljøet som tilfældet var, da olietankskibet ERIKA sank ud fra den franske kyst i december 1999.

I betragtning af søtransports betydning for det indre marked, er en indsats på EF-plan den eneste mulige måde, hvorpå man kan sikre samme beskyttelsesniveau mod olieforurening på grund af kollision eller grundstødning for alle olietankskibe, der sejler til og fra og mellem europæiske havne, samtidig med at man reducerer faren for konkurrenceforvridning mellem havnene på grund af forskellige principper for havne- og lodsafgifter for miljøvenlige olietankskibe.

VIRKNINGEN FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirkes af forslaget?
 - Hvilke virksomhedssektorer?
 - Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?
 - Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

De virksomhedssektorer, der påvirkes af dette forslag, er søfartsvirksomheder, der driver olietankskibe, som sejler til og fra og mellem Det Europæiske Fællesskabs havne med henblik på import, eksport og distribuering af olie og olieprodukter.

Forordningen vedrører alle olietankskibe med en dødvægt på 600 ton og derover, uafhængigt af flag, når de sejler til og fra og mellem medlemsstaternes havne. Der er ingen differentiering mellem søfartsvirksomhedernes størrelse og de havne, som olietankskibene anløber med henblik på lastning og losning, da al olie og olieprodukter, der transporteres med olietankskibe til og fra og mellem Fællesskabets havne påvirkes af forordningen. Det samlede antal olietankskibe, der sejler på verdensplan anslås til over 7000. I betragtning af EU's store andel af import og eksport af olie og olieprodukter, der transporteres ad søvejen, som gennemsnitligt kan anslås til ca. en tredjedel af verdenshandlen ad søvejen⁶⁷, anløber en stor del af disse olietankskibe Fællesskabets havne med henblik på lastning og losning af olie og olieprodukter. Hvad angår havnene, er de fleste af dem store havne, og det samme gælder for de virksomheder, der driver terminalerne. Mange af olieterminalerne ejes af eller drives af de større olieselskaber. Hvad angår tankflådens operatører, tilhører nogle af dem store virksomheder, og andre gør ikke, men et stort antal - mest de mindre tankskibe - drives af små og mellemstore virksomheder.

Disse virksomheder er ikke beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet: alle medlemsstaterne, undtagen to, som ikke har nogen kystlinje, har havne, der modtager handelsskibe. Østrig og Luxembourg er således udelukket fra at anvende bestemmelserne i forordningen vedrørende havne. Begge disse lande er dog flagstater, så deres skibe påvirkes deraf.

Den forventede nedskæring af olieforureningsulykker, som skyldes enkeltskrogede olietankskibe, får gunstige virkninger for havmiljøet og betyder en betydelig reduktion af faren og konsekvenserne for de europæiske kyster af forurening på grund af sådanne ulykker og de dertil knyttede økonomiske, sociale og erhvervs-mæssige omkostninger. Man undgår også dermed forstyrrelse af søfartstrafik generelt på grund af sådanne ulykker og de dermed forbundne omkostninger samt tid til redning af skibe og deres last eller i værste fald bortfjernelse af vrage og redning af den forurenede last samt undersøgelse af ulykken, for at etablere grundene til tabet.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Virksomheder, der driver olietankskibe og havne, hvor losning og lastning foregår, må sikre, at enkeltskrogede olietankskibe gradvis erstattes med mere miljøvenlige olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til den fremskyndede tidsplan, der er specificeret i forslaget, som bygger på en kombination af aldersgrænser for skibet og tidsfrister. Yderligere må der anvendes en

⁶⁷ Se tal vedrørende Fællesskabets andel af oliehandel i meddelelsen, som dette forslag er vedhæftet.

differentieret ordning for havne- og lodsafgifter, idet der skelnes mellem enkeltskrogede olietankskibe og olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- for beskæftigelsen?
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Forslaget forventes at få gunstige virkninger for beskæftigelsen, da fremskyndet udskiftning af gamle enkeltskrogede olietankskibe med ny dobbeltskroget tonnage øger efterspørgslen på nybyggede skibe. Dette forventes at få positive virkninger for skibsbygningsindustrien og tilknyttede erhvervsgrøner, der fremstiller udstyr. Det bør dog bemærkes, at størstedelen af nye skibsbygningsordrer på grund af den fremskyndede indfasningsordning formentlig ikke indhentes af europæiske værfter på grund af den store skibsbygningskapacitet i det fjerne Østen og den hårde og aggressive prispolitik i erhvervsgrønen. Den positive betydning for beskæftigelse i den europæiske skibsbygningsindustri kan derfor vise sig at være ret begrænset. Producenter af søfartsudstyr i Europa, kan dog måske nyde godt af den øgede efterspørgsel på nybyggede skibe, da de modtager flere ordrer, også for skibe, der bygges uden for Fællesskabet. Endelig kan foranstaltningen få gunstig virkning for beskæftigelsesmulighederne for europæiske søfolk. Det kan forventes, at efterspørgslen på højt kvalificeret mandskab øges med udskiftningen af gamle, enkeltskrogede olietankskibe med nye, dobbeltskrogede fartøjer. Da disse nye skibe udstyres med det seneste udstyr, er der behov for besætning med bedre kvalifikationer til at betjene dette udstyr. Det kan også forventes, at ejerne af ny tonnage - i modsætning til gammel tonnage med ringe værdi - foretrækker en kvalificeret besætning til at drive deres investering.

Den fremskyndede indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for enkeltskrogede olietankskibe forventes at få gunstige virkninger for konkurrenceevnen for operatører med moderne og miljøvenlige olietankskibe. De lider for øjeblikket under uretfærdig konkurrence fra substandard operatører, der anvender substandard og for gamle skibe, som skyder genvej, hvad angår sikkerhed og forebyggelse af havforurening for at kunne byde bundpriser for transport af olie og olieprodukter. Disse lave markedspriser gør det ikke muligt for operatører med kvalitetsskibe at opnå fortjeneste på deres investering.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

Af tidligere nævnte grunde og på grund af sikkerhed og forebyggelse af olieforurening skelnes der ikke, hvad angår forordningens anvendelsesområde, mellem skibes eller havnes størrelse eller de virksomheder, der driver disse skibe og havne. En sådan skelnen menes ikke at være hverken nødvendig eller ønskelig, da udskiftningen af enkeltskroget olietonnage med ny dobbeltskroget olietonnage er godkendt på internationalt plan som en foranstaltning, der er nødvendig med henblik på at nedskære farerne for utilsigtet olieforurening. En sådan skelnen skaber tværtimod en sikkerhedsordning på to plan og medfører fare for konkurrenceforvridning.

Forslaget sigter dog på at afbalancere indtægterne for havne- og lodsmyndigheder, som yder tjenesteydelser til olietankskibe, der sejler til og fra og mellem Fællesskabets havne. Denne balance opnås ved at kompensere for nedsatte havne- og

lodsafgifter for dobbeltskrogede olietankskibe i ved at pålægge enkeltskrogede olietankskibe en ekstra afgift for disse tjenesteydelser

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.
- European Shippers' Council (ESC)
 - Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
 - European Sea Ports Organisation (ESPO)
 - Det Europæiske Fællesskabs Rederisammenslutning (European Community Shipowners' Association - ECSA)
 - Transportarbejdersammenslutningen i EF (European Transport Workers' Federation - ETF)
 - Committee of EU shipbuilders' associations (CESA)
 - Comité européen des Assurances (CEA)
 - Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskaber (International Association of Classification Societies - IACS)
 - International Group of Protection & Indemnity Clubs
 - International Association of Independent Tanker Owners(Intertanko)
 - Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
 - Det Internationale Skibsfartskammer (International Chamber of Shipping - ICS)
 - International Underwriters Association (UIA)

Branchen og erhvervsorganisationer er blevet hørt vedrørende de væsentlige målsætninger og principper i forslaget. Branchen og erhvervsorganisationer mener, at den foreslåede indfasningsordning er meget stram, men er samtidig klar over, at det er nødvendigt at træffe foranstaltninger for at øge forebyggelse af utilsigtet olieforurening. Nogle af disse organisationer har ikke afventet dette forslag, før de meddelte, at de ønsker at træffe frivillige foranstaltninger for bidrage til dette mål. Alle disse tanker om frivillige foranstaltninger fra forskellig side inden for søfartsindustrien fremkom efter ERIKA's forlis og indgår i en fornuftig reaktion på den berettigede offentlige og politiske bekymring vedrørende sikkerhed inden for olietransport til søs. Branchen mener, at dette forslag er en streng, men uundgåelig foranstaltning med henblik på at sikre lige vilkår for alle involverede aktører, navnlig de aktører, som på nuværende tidspunkt (endnu) ikke er rede til at forpligte sig til lignende frivillige foranstaltninger.