

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
Alm. del - bilag 1317 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

22. september 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat om forslag til rammeafgørelse om styrkelse af strafferetlige rammer til bekæmpelse af forurening fra skibe.

Materialet er ligeledes sendt til Folketingets Retsudvalg.

*Anders Fogh Rasmussen*



Udenrigsminister Per Stig Møller  
Udenrigsministeriet  
Asiatisk Plads 2  
1448 København K.

Dato: **22 SEP. 2003**  
Kontor: Det Internationale Kontor  
Sagsnr.: 2003-165-0428  
Dok.: TSM20412

Afsendt med  
E-Post *19/9-03*  
JM0347

Kære udenrigsminister.

Vedlagt sender jeg et forslag til Rådets rammeafgørelse om styrkelse af strafferetlige rammer til bekæmpelse af forurening fra skibe tillige med et grundnotat om forslaget.

Det relaterede forslag til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening vedlægges til orientering.

Jeg skal anmode om, at materialet oversendes til Folketingets Europaudvalg.

Det bemærkes, at materialet ligeledes vil blive oversendt til Folketingets Retsudvalg.

Med venlig hilsen

Brian Mikkelsen



# Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 17. september 2003  
Kontor: Det Internationale Kontor  
Sagsnr.: 2003-165-0428  
Dok.: TSM20370

## GRUNDNOTAT

om

**forslag til rammeafgørelse om styrkelse af strafferetlige rammer til bekæmpelse af forurening fra skibe**

### 1. Baggrund

På baggrund af blandt andet olietankskibet Prestiges forlis i november 2002, der forårsagede en miljøkatastrofe ud for Galiciens kyst, har Kommissionen den 2. maj 2003 fremsat et forslag til rammeafgørelse om styrkelse af strafferetlige rammer til bekæmpelse af forurening fra skibe (KOM(2003) 227 endelig)

Forslaget til rammeafgørelse ledsager et forslag til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig udtømmning af forurenende stoffer fra skibe, som Kommissionen fremsatte den 5. marts 2003 (KOM(2003) 92 endelig). De to forslag supplerer hinanden således, at forslaget til direktiv som udgangspunkt indeholder bestemmelser, der fastlægger, hvilke handlinger medlemsstaterne skal kriminalisere, mens forslaget til rammeafgørelse indeholder bestemmelser om de strafferetlige sanktioner for overtrædelse af direktivets bestemmelser.

Et særskilt grundnotat om forslaget til direktiv udarbejdes af Miljøstyrelsen. Det bemærkes, at Danmark sammen med et stort flertal af medlemslande fastholder, at der ikke er hjemmel til at fastlægge strafferetlige sanktioner i direktivform (1. søjle). I det omfang en nærmere analyse af

direktivet måtte føre til, at visse bestemmelser anses for strafferetlige, er det således fra blandt andet dansk side anført, at bestemmelserne skal overføres til rammeafgårelsen (3. søjle).

Forslaget til rammeafgårelse bygger tillige videre på Rådets rammeafgårelse om strafferetlig beskyttelse af miljøet, der blev vedtaget den 27. januar 2003, og som forpligter medlemslandene til at drage omsorg for, at fysiske og juridiske personer (selskaber mv.) kan straffes for en række nærmere definerede miljøforbrydelser, og at straffen i de alvorligste tilfælde skal kunne være frihedsberøvelse af en varighed, som kan medføre udlevering (mindst 6 måneders fængsel).

## 2. Indhold.

Retsgrundlaget for rammeafgårelsen er artikel 29, artikel 31, og artikel 34, stk. 2, litra b, i Traktaten om Den Europæiske Union.

Artikel 1 i forslaget til rammeafgårelse oplyser, at formålet med rammeafgårelsen er, at supplere bestemmelserne i direktivforslaget med egnede gennemførelsesbestemmelser på det strafferetlige område.

I artikel 2 henvises der til, at definitionerne i direktivforslagets artikel 2 finder anvendelse i rammeafgårelsen, hvilket indebærer, at de udtømminger af forurenende stoffer fra skibe, som rammeafgårelsen kriminaliserer, i vidt omfang svarer til de udtømminger som er forbudt i henhold til reglerne i den såkaldte MARPOL-konvention (den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil, med senere ændringer).

Det skal dog bemærkes, at direktivforslaget lægger op til, at de forbud mod ulovlig udtømmning (jf. artikel 2, nr. 3), der i dag følger af den såkaldte MARPOL-konvention, skal udvides. Udtømmning af forurenende stoffer, der sker som følge af skade på et skib eller dets udstyr betragtes efter direktivforslaget — i modsætning til efter MARPOL-konventionen — som en ulovlig udtømmning, selv om der efter skadens indtræden er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler, og selv om føreren af skibet ikke har handlet forsætligt eller uagtsomt (hændeligt uheld).

Ifølge artikel 3 i udkastet til rammeafgårelsen skal medlemsstaterne fastsætte en række nærmere opregnede strafferetlige sanktioner for ulovlig udtømmning af forurenende stoffer som defineret i direktivforslaget og for deltagelse i og tilskyndelse til sådan udtømmning, hvis det sker med forsæt eller grov uagtsomhed.

Fysiske personer skal ifølge artikel 3, stk. 1, i de alvorligste tilfælde kunne straffes med mindst 5 til 10 års fængsel for overtrædelse af direktivets bestemmelser. Dette skal bl.a. være tilfældet, når:

- a) overtrædelsen sker inden for rammerne af en kriminel organisation.
- b) overtrædelserne har forårsaget dødsfald eller alvorlige personskader
- c) overtrædelserne har medført alvorlige skader på vandkvaliteten
- d) overtrædelserne har medført alvorlig skade på dyre- eller plantearter eller dele af disse.

Ifølge artikel 3, stk. 2, skal medlemsstaterne endvidere sikre, at fysiske og juridiske personer (selskaber mv.) kan straffes for overtrædelser af direktivet med *bøder eller administrative afgifter på mindst:*

- a) 1-10% af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår eller af de samlede aktiver det foregående år i de tilfælde, der ikke er de alvorligste.
- b) 10-20 % af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår eller af de samlede aktiver det foregående år i de alvorligste tilfælde, herunder de tilfælde, der er omfattet af artikel 3, stk. 1.

Udkastets artikel 4 indeholder en bestemmelse om straffemyndighed, hvorefter medlemsstaterne skal have straffemyndighed i de tilfælde, hvor direktivforslaget finder anvendelse, hvilket ud over medlemslandenes eget territorialfarvand tillige omfatter stræder benyttet i international søfart og det åbne hav mv.

Artikel 5 forpligter til indledning af strafferetlige undersøgelser i havnestaten.

Medlemsstaterne skal ifølge artikel 6 træffe de nødvendige foranstaltninger for at oprette fælles efterforskningshold i overensstemmelse med rammeafgørelsen af 13. juni 2002 (2002/465/RIA).

Artikel 7 pålægger den kompetente medlemsstat, uden ophør at indlede retsforfølgning i overensstemmelse med national ret, hvis der foreligger tilstrækkelige beviser.

Artikel 8 indeholder bestemmelser om medlemsstaternes indbyrdes samarbejde, herunder via Eurojust, og artikel 9 indeholder en bestemmelse om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne. Ifølge artikel 10 skal medlemsstaterne udpege operationelle kontaktpunkter til udveksling af oplysninger, og via Kommissionen skal de øvrige medlemsstater underrettes om disse kontaktpunkter.

Artikel 11 definerer det territoriale anvendelsesområde for udkastet til rammeafgørelsen, så det svarer til direktivforslagets.

Artikel 12 og 13 bestemmer, at rammeafgørelsen træder i kraft ved offentliggørelsen og skal være gennemført i medlemsstaterne *senest den 31. december 2004*.

### **3. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

#### *Strafferammer*

Den centrale danske lov på området er lov om beskyttelse af havmiljøet (jf. lovbekendtgørelse nr. 476 af 30. juni 1993 som senest ændret ved lov nr. 393 af 28. maj 2003, "havmiljøloven"). Efter havmiljølovens § 59, stk. 1, straffes overtrædelser af loven med bøde medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

I medfør af havmiljøloven er der udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk (udtømningsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe. Disse bekendtgørelser indeholder også hjemmel til bødestraf og fængselsstraf op til 2 år.

Der findes endvidere en række andre miljøregler, der ikke er særligt rettet mod havmiljøforurening, men som efter omstændighederne også vil kunne finde anvendelse. Navnlig miljøbeskyttelseslovens § 110 (jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2002, som senest ændret ved lov nr. 260 af 8. maj 2002) og lov om kemiske stoffer og produkter § 59 (jf. lovbekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996, som senest ændret ved lov nr. 441 af 10. juni 2003). Strafbestemmelserne i disse regelsæt er sammenlignelige med havmiljølovens § 59, og hjemler således almindeligvis bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

I særligt alvorlige tilfælde finder straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet anvendelse. Ifølge denne bestemmelse straffes bl.a. den, der forsætligt og under skærpende omstændigheder i strid med miljølovgivningen forurener vand med den følge, at der sker betydelig skade på miljøet eller fremkaldes nærliggende fare derfor. Straffen er fængsel indtil 4 år.

På baggrund af de ovenstående regler i dansk ret, må det antages, at en dansk gennemførelse af artikel 3, stk. 1 i udkastet til rammeafgørelse, hvorefter medlemsstaterne skal sikre, at overtrædelse af direktivet i alvorlige tilfælde kan straffes med 5 til 10 års fængsel, vil gøre det nødvendigt at hæve strafferammen i enten havmiljøloven eller i straffelovens § 196 for så vidt angår overtrædelser af havmiljøloven.

Gennemføres rammeafgørelsen ved ændring af straffelovens § 196, vil bestemmelsen formentlig også skulle ændres indholdsmæssigt, så den for så vidt angår overtrædelser af havmiljøloven, også kommer til at omfatte forurening under de kvalificerende omstændigheder, der nævnes i rammeafgørelsens artikel 3, stk. 1, litra a, og b. For litra b's vedkommende er dette blandt andet en følge af, at straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab på samme måde som § 196 har en strafferamme på maksimalt 4 års fængsel.

Endelig vil tilregnelseskravet skulle ændres, således at der i de omhandlede situationer bliver mulighed for at straffe også for grov uagtsomhed. Hvis de krav til strafferammen, der bliver det endelige resultat af forhandlingerne om rammeafgørelsen, nedsættes væsentligt i forhold til Kommissionens forslag, vil det derfor skulle overvejes, om det vil være mest nærliggende at gennemføre rammeafgørelsen ved ændring af straffebestemmelsen i havmiljølovens § 59, stk. 3, som i modsætning til straffelovens § 196 omfatter grov uagtsomhed.

Det bemærkes, at det fremgår af de ledsagende bemærkninger til rammeafgørelsen, at bestemmelsen trods sin formulering sigter til *rammerne* for idømmelse af straf i medlemsstaterne.

#### *Udvidet kriminalisering*

Udvidelsen af begrebet "ulovlig udtømmning" i direktivforslagets artikel 2, nr. 3, indebærer, at hændelige uheld, hvor alle oprydningsforanstaltninger er taget, i modsætning til efter MARPOL-konventionen falder ind under direktivets anvendelsesområde. Dette har blandt andet betydning i relation til de samarbejdsforpligtelser, som direktivet indeholder.

Derimod er udvidelsen uden betydning for pligten til kriminalisering, da strafferetlige foranstaltninger kun skal kunne pålægges i situationer, hvor ejeren, brugeren eller føreren af skibet mv. har handlet forsætligt eller groft uagtsomt, hvilket også er omfattet af MARPOL-konventionen, og dermed af havmiljøloven, jf. dennes § 58, stk. 1, nr. 2, sidste led.

#### *Bødestrafte*

Det må derimod antages, at en gennemførelse af artikel 3, stk. 2, i udkastet til rammeafgørelse vil kræve ændring af havmiljølovens § 59, som er en traditionel bødebestemmelse og derfor ikke giver udtrykkelig hjemmel til bøder udmålt i forhold til skadevolderens omsætning eller samlede aktiver, som påkrævet efter artikel 3, stk. 2, litra a) og b).

Det er således det almindelige udgangspunkt i dansk strafferet, at bøder udmåles uden direkte beregning ud fra virksomheders omsætning eller lign. Havmiljøloven mv. kan på denne baggrund ikke antages at give fuldt tilstrækkeligt grundlag for, at der altid udstedes bøder i en størrelse, der opfylder kravene i artikel 3, stk. 2, i udkastet til rammeafgørelse.

Det bemærkes, at de foreslåede regler efter omstændighederne kan føre til bøder af en meget betydelig størrelse.

### *Straffemyndighed*

Dansk straffemyndighed er ifølge straffeloven som udgangspunkt begrænset til handlinger foretaget på dansk territorium eller på dansk fartøj, der befinder sig uden for nogen stats folkeretligt anerkendte område, samt på dansk fartøj, som befinder sig på fremmed folkeretligt anerkendt område, af personer, der hører til fartøjet eller som rejsende følger med dette, jf. straffelovens § 6.

Herudover er der efter straffelovens § 7 under visse betingelser straffemyndighed overfor danskere, der har begået lovovertrædelser i udlandet og uden for folkeretligt anerkendt statsområde. Endelig opregner straffelovens § 8 en række særlige tilfælde, hvor handlinger, foretaget uden for den danske stat kan retsforfølges i Danmark, uden hensyn til hvor gerningsmanden hører hjemme (typisk fordi handlingen krænker særlige danske interesser).

Efter § 8, nr. 5, hører handlinger blandt andet under dansk straffemyndighed, når de er foretaget uden for den danske stat, uden hensyn til hvor gerningsmanden hører hjemme, når handlingen er omfattet af mellemfolkelig overenskomst, ifølge hvilken Danmark er forpligtet til at foretage retsforfølgning. Det er lagt til grund, at bestemmelsen også omfatter situationer, hvor Danmark — som det vil være tilfældet efter rammeafgårelsen — generelt forpligtes til at have straffemyndighed i visse konkrete tilfælde begået af udlændinge uden for dansk territorium..

Disse generelle straffemyndighedsregler er suppleret af havmiljølovens særlige regler, hvorefter loven ud over danske skibe også giver mulighed for indgriben over for udenlandske skibe, der befinder sig i de eksklusive økonomiske zoner samt uden for disse zoner det vil sige på åbent hav, når det er foreneligt med international ret, jf. havmiljølovens § 2, stk. 1.

Havmiljølovens bestemmelser om lovens anvendelsesområde og straffelovens bestemmelser om jurisdiktion skal således vurderes i lyset af de gældende internationale regler på området, herunder FN's havretskonvention fra 1982 samt den internationale konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav for at forhindre olieforureningsulykker og den tilhørende protokol fra 1973 om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie.

Rammeafgårelsens artikel 4 sammenholdt med direktivforslagets artikel 6, jf. artikel 3, synes umiddelbart at måtte forstås således, at alle medlemsstaterne forpligtes til at have straffemyndighed overfor ethvert skib, som måtte forvolde forurening på åbent hav i strid med direktivets bestemmelser — det vil sige uanset om forureningen berører eller kan komme til at berøre den pågældende medlemsstats egne kyster. Herved synes rammeafgårelsen og direktivet umiddelbart at



gå videre end de ovenfor nævnte konventioner mv. og dermed formentlig også videre end havmiljølovens regler. Dette vil skulle afklares under forhandlingerne, hvor der også må tages stilling til, om en sådan regel vil være forenelig med de gældende konventioner mv., herunder navnlig med FN's havretskonvention, der i artikel 230 bestemmer, at der kun kan pålægges pengebøder for overtrædelser begået af fremmede fartøjer uden for søterritoriet.

Hvis rammeafgårelsen pålægger medlemslandene en generel og ubetinget pligt til at have strafmyndighed overfor udenlandske skibe på det åbne hav, vil dansk jurisdiktion i sådanne tilfælde formentlig alene kunne findes i straffelovens § 8, nr. 5.

#### *Øvrige bestemmelser*

Rammeafgårelsens øvrige bestemmelser om national efterforskning af miljøforureningssager samt internationalt samarbejde og koordination antages ikke at nødvendiggøre lovændringer.

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget til rammeafgårelse skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

#### **4. Høring**

Udkastet er sendt i høring hos Advokatrådet, Amnesty International, Danmarks Rederiforening, Dansk Industri, Det Danske Center for Menneskerettigheder, Den Danske Dommerforening, Dømmefuldmægtigforeningen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Greenpeace Danmark, Landsforeningen af beskikkede advokater, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolicefene, Politidirektøren i København, Præsidenterne for Vestre og Østre Landsret, Københavns Byret og retterne i Århus, Odense, Aalborg og Roskilde samt Statsadvokatforeningen.

Forslag til

## RÅDETS RAMMEAFGØRELSE

om en styrkelse af strafferetlige rammer til bekæmpelse af forurening fra skibe

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 29, artikel 31 og artikel 34, stk. 2, litra b),

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>19</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>20</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets og Kommissionens handlingsplan for, hvorledes Amsterdam-traktatens bestemmelser om indførelse af et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed bedst kan gennemføres<sup>21</sup> samt konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Tammerfors den 15. og 16. oktober 1999 (punkt 48)<sup>22</sup> kræver lovgivningsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af miljøkriminalitet, herunder fælles sanktioner og ensartede procesgarantier.
- (2) I den forbindelse vedtog Kommissionen den 13. marts 2001 et forslag til direktiv om strafferetlig beskyttelse af miljøet<sup>23</sup>, der foreskriver, at medlemsstaterne skal indføre sanktioner, eventuelt af strafferetlig karakter, for en række aktiviteter, der udøves forsætligt eller ved grov uagtsomhed i strid med Fællesskabets lovgivning om miljøbeskyttelse, således som nævnt i bilaget, og/eller de bestemmelser, medlemsstaterne vedtager for at gennemføre fællesskabsretten.
- (3) Bekæmpelse af forurening fra skibe begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed er et af Den Europæiske Unions prioriterede områder. Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i København den 12. og 13. december 2002 (punkt 32-34) og erklæringen fra Rådets møde (Retlige og indre anliggender) af 19. december 2002 efter olietankskibet Prestiges forlis viser EU's ønske om at sikre vedtagelse af alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå, at sådanne katastrofer sker igen.

---

<sup>19</sup> EFT C af, s. .

<sup>20</sup> EFT C af, s. .

<sup>21</sup> EFT C 19 af 23.1.1999, s. 1, punkt 18.

<sup>22</sup> <http://ue.eu.int/en/Info/eurocouncil/index.htm>.

<sup>23</sup> EFT C 180 E af 26.6.2001, ændret den 30.9.2002, EFT C 20 E af 28.1.2003, s. 284.

- (4) I den henseende er det vigtigt, således som Kommissionen anførte i sin meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankskibet Prestiges forlis<sup>24</sup>, at sikre en harmonisering af medlemsstaternes lovgivning.
- (5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/.../EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening<sup>25</sup> tager sigte på en sådan harmonisering hvad angår definitionen af overtrædelser, samt det forhold at begå, deltage i og opfordre til sådanne overtrædelser på den ene side og typer af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, på den anden side. Det indeholder endvidere visse tekniske og operationelle ledsageforanstaltninger.
- (6) For at supplere disse bestemmelser skal der gennemføres en harmonisering hvad angår straffniveauet i forhold til overtrædelse alvor for de fysiske og juridiske personer, som har begået eller er ansvarlige for sådanne overtrædelser, blandt andet i overensstemmelse med konklusionerne fra Rådets møde (Retlige og indre anliggender) den 25. og 26. april 2002.
- (7) Der skal gennemføres bestemmelser, der letter de strafferetlige undersøgelser. Medlemsstaterne skal om nødvendigt kunne oprette fælles efterforskningshold, som Europol kan tilknyttes.
- (8) Der skal indføres samarbejdsregler for at sikre, at de overtrædelser, der er omhandlet i direktiv 2003/.../EF, kan gøres til genstand for effektiv retsforfølgning. I den henseende skal Den Europæiske Union supplere de resultater, der er opnået inden for rammerne af regionale og internationale organisationer. De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982, som alle medlemsstaterne i Den Europæiske Union har undertegnet, og i hvilken Det Europæiske Fællesskab er kontraherende part, er særlig vigtig i den henseende.
- (9) For at give mulighed for et bedre samarbejde mellem medlemsstaterne skal der sikres en hurtigere udveksling af nyttige oplysninger medlemsstaterne imellem. Der kan oprettes operationelle kontaktpunkter.
- (10) Da målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, og derfor bedre kan gennemføres på EU-niveau på grund af de potentielle grænseoverskridende skader, der måtte følge af de omhandlede aktiviteter, kan EU træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet efter traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, som er beskrevet i denne artikel, går rammeafgårelsen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (11) Denne rammeafgårelse respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder især principperne i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder -

---

<sup>24</sup> Meddelelse af 3.12.2002, KOM(2002) 681 endelig.

<sup>25</sup> EFT C af, s. .

## TRUFFET FØLGENDE RAMMEAFGØRELSE:

### *Artikel 1 Formål*

Formålet med denne rammeafgørelse er at supplere bestemmelserne i direktiv 2003/.../EF med egnede gennemførelsesbestemmelser på det strafferetlige område.

### *Artikel 2 Definitioner*

Definitionerne i artikel 2 i direktiv 2003/.../EF finder anvendelse i denne rammeafgørelse.

### *Artikel 3 Anvendelse af sanktioner*

1. Hvad angår fysiske personer, træffer hver medlemsstat de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at overtrædelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF straffes med mindst 5 til 10 års fængsel i de alvorligste tilfælde i overensstemmelse med artikel 6, stk. 4, i direktiv 2003/.../EF, blandt andet i følgende tilfælde:
  - a) når overtrædelserne begås inden for rammerne af en kriminel organisation efter den fælles aktion 98/733/RIA af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i Den Europæiske Unions medlemsstater<sup>26</sup>
  - b) når overtrædelserne har forårsaget dødsfald eller alvorlige personskader
  - c) når overtrædelserne har medført alvorlige skader på vandkvaliteten
  - d) når overtrædelserne har medført alvorlig skade på dyre- eller plantearter eller dele af disse.
  
2. Hvad angår fysiske og juridiske personer, træffer hver medlemsstat de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at overtrædelserne efter artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF i medfør af artikel 6, stk. 5, litra a), pålægges bøder eller administrative afgifter på mindst:
  - a) 1 %-10 % af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår eller af de samlede aktiver det foregående år i de tilfælde, der ikke er de alvorligste
  - b) 10 %-20 % af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår eller af de samlede aktiver det foregående år i de alvorligste tilfælde, herunder de tilfælde der er nævnt i stk. 1.

---

<sup>26</sup> EFT L 351 af 29.12.1998, s. 1.

*Artikel 4*  
*Jurisdiktion*

Hver medlemsstat træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at fastslå dens jurisdiktion for de overtrædelser, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF i de tilfælde, hvor artikel 3 i samme direktiv finder anvendelse.

*Artikel 5*  
*Strafferetlige undersøgelser i havnestaten*

1. Når de kompetente myndigheder på det strafferetlige område i medfør af artikel 4, stk. 3, i direktiv 2003/.../EF underrettes om en mistanke om overtrædelse efter artikel 6, stk. 1, i samme direktiv, indleder de en strafferetlig undersøgelse.
2. Undersøgelsen skal klarlægge alle relevante fakta og omfatter inspektioner om bord, vidneafhøring samt vurdering af fotografisk bevismateriale og prøver af stoffer.

*Artikel 6*  
*Fælles efterforskningshold*

Medlemsstaterne træffer om nødvendigt de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette fælles efterforskningshold i overensstemmelse med rammeafgårelsen af 13. juni 2002, 2002/465/RIA, for at gennemføre strafferetlige undersøgelser vedrørende overtrædelser efter artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF.

*Artikel 7*  
*Retsforfølgning*

Uden at det berører bestemmelserne i artikel 8, skal den medlemsstat, der har fastslået sin jurisdiktion i medfør af artikel 4, uden ophør og i overensstemmelse med den nationale ret indlede retsforfølgning af den formodede overtrædelse, hvis der foreligger tilstrækkelige beviser.

*Artikel 8*  
*Samarbejde mellem medlemsstaterne*

1. I overensstemmelse med gældende konventioner, bilaterale og multilaterale aftaler eller andre arrangementer skal medlemsstaterne i videst muligt omfang bistå hinanden i de procedurer, der vedrører overtrædelserne efter artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF.
2. Når mere end en medlemsstat har kompetence og faktisk mulighed for at indlede retsforfølgning på grundlag af de samme omstændigheder, skal de pågældende medlemsstater samarbejde for at beslutte, hvilken medlemsstat der skal retsforfølge lovovertræderne for om muligt at samle retsforfølgningen i en medlemsstat. Med henblik herpå kan medlemsstaterne betjene sig af ethvert organ eller enhver mekanisme, der er oprettet inden for Den Europæiske Union for at lette samarbejdet mellem de kompetente myndigheder og koordineringen af deres indsats. De kan blandt andet henvende sig til Eurojust.

3. Der tages successivt hensyn til følgende former for tilknytning:
  - a) den medlemsstat, på hvis område overtrædelsen er begået
  - b) den medlemsstat, på hvis område følgerne af overtrædelsen viser sig
  - c) den medlemsstat, på hvis havområde et skib, hvorfra overtrædelsen er begået, er i transit
  - d) den medlemsstat, hvor gerningsmanden er statsborger eller har fast bopæl
  - e) den medlemsstat, på hvis område den juridiske person, for hvis vinding handlingen er begået, har hjemsted
  - f) den flagstat, hvorfra overtrædelsen er begået.
4. Med henblik på stk. 3, omfatter området den zone, der er nævnt i artikel 3, stk. 1, litra a)-litra d), i direktiv 2003/.../EF.

*Artikel 9*  
*Meddelelse af oplysninger*

1. Hvis en medlemsstat underrettes om, at der er begået en overtrædelse efter artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF, eller at der er risiko for en sådan overtrædelse, der medfører eller kan medføre en umiddelbar forurening, skal medlemsstaten uden ophold underrette de medlemsstater, der kan blive ramt af disse skader, samt Kommissionen.
2. Hvis en medlemsstat underrettes om, at der er begået en overtrædelse efter artikel 6, stk. 1, i direktiv 2003/.../EF, eller at der er risiko for en sådan overtrædelse, der kan henhøre under en medlemsstats jurisdiktion, skal medlemsstaten straks underrette sidstnævnte medlemsstat.
3. Medlemsstaterne skal uden ophold underrette flagstaten eller enhver anden berørt medlemsstat om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne rammeafgørelse, særlig artikel 4, 5, 6 og 7.

*Artikel 10*  
*Udpegning af kontaktpunkter*

1. Hver medlemsstat udpeger operationelle kontaktpunkter til udveksling af oplysninger med henblik på anvendelsen af denne rammeafgørelse, navnlig hvad angår indsamling af beviser.
2. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen, hvilken eller hvilke myndigheder der fungerer som kontaktpunkter efter stk. 1. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om disse kontaktpunkter.

*Artikel 11*  
*Territorial anvendelse*

Denne rammeafgørelse har samme territoriale anvendelsesområde som direktiv 2003/.../EF.

*Artikel 12*  
*Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne rammeafgørelse senest den 31. december 2004.
2. Medlemsstaterne sender senest den 31. december 2004 Generalsekretariatet for Rådet og Kommissionen teksten til de love og administrative bestemmelser, hvorved de gennemfører de forpligtelser, der pålægges ved denne rammeafgørelse. Rådet evaluerer senest den 31. december 2005 efter en rapport udarbejdet på grundlag af disse oplysninger og en skriftlig rapport forelagt af Kommissionen, i hvilket omfang medlemsstaterne har efterkommet denne rammeafgørelse.

*Artikel 13*  
*Ikrafttrædelse*

Denne rammeafgørelse træder i kraft på datoen for dens offentliggørelse i *De Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne*  
*Formand*

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening

(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 Kommissionen<sup>12</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>13</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>14</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>15</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets politik for sikkerhed til søs har et højt niveau for sikkerhed og miljøbeskyttelse som mål og har som forudsætning, at alle parter, der er involveret i godstransport ad søvejen, bærer en del af ansvaret for, at skibe, der sejler i Fællesskabets farvande, overholder gældende regler og standarder.
- (2) Alle medlemsstaternes lovgivning om forurening fra skibe bygger på Marpol 73/78-konventionen, men dagligt tilsidesættes disse regler af skibe, der sejler i Fællesskabets farvande, uden at der skrives ind.
- (3) Marpol 73/78-konventionen er ikke ensartet gennemført i alle medlemsstaterne, og der er derfor behov for at harmonisere gennemførelsen på fællesskabsplan; især er der betydelig forskel på, hvilken praksis medlemsstaterne følger, når de pålægger sanktioner for ulovlig udtømming fra skibe.
- (4) Afskrækkende foranstaltninger er en integrerende del af Fællesskabets politik for sikkerhed til søs, da de knytter forbindelse mellem ansvaret hos de parter, der er involveret i transport af forurenende gods ad søvejen, og deres risiko for at få pålagt sanktioner. For en effektiv beskyttelse af miljøet er der derfor behov for sanktioner, der er effektive og afskrækkende og står i rimeligt forhold til overtrædelsen.

---

<sup>12</sup> EUT C ..., ..., s. ...

<sup>13</sup> EUT C ..., ..., s. ...

<sup>14</sup> EUT C ..., ..., s. ...

<sup>15</sup> EUT C ..., ..., s. ...



- (5) De internationale ordninger for civilretligt ansvar og kompensation for olieforurening og for forurening med andre farlige eller skadelige stoffer har ikke en tilstrækkelig afskrækkende virkning til, at de parter, der er involveret i transport af farligt gods ad søvejen, afholder sig fra at handle ukorrekt. Den nødvendige afskrækkende virkning kan kun opnås ved, at der indføres strafferetlige sanktioner, som finder anvendelse på enhver, der med forsæt eller ved grov uagtsomhed er årsag til eller medvirker til havforurening.
- (6) Også juridiske personer skal kunne idømmes sanktioner i hele Fællesskabet, da overtrædelser kan ske i juridiske personers interesse eller på deres vegne.
- (7) Strafferetlige foranstaltninger er ikke knyttet til de pågældende parter civilretlige ansvar og falder således uden for regler, som måtte begrænse eller videregive det civilretlige ansvar, og de begrænser heller ikke effektiviteten ved kompensation af ofre for forurening.
- (8) Der er behov for yderligere samarbejde mellem medlemsstaterne om at sikre, at ulovlig udtømmning spores i tide, og at lovovertræderne bliver fundet.
- (9) Direktivet er i overensstemmelse med principperne om subsidiaritet og proportionalitet i traktatens artikel 5. At gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og indføre sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for overtrædelse af dem er en foranstaltning, der er nødvendig for at opnå et højt niveau for sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for søtransport. Det kan kun opnås effektivt ved, at Fællesskabet fastsætter harmoniserede regler. Direktivet er begrænset til det nødvendige minimum for at nå dette mål og går ikke videre, end det er nødvendigt med henblik herpå.
- (10) Direktivet er i fuld overensstemmelse med charteret om grundlæggende rettigheder -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1* **Formål**

Formålet med direktivet er at gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og sikre, at der kan benyttes passende sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, mod personer, der gør sig skyldige i ulovlig udtømmning. Det overordnede mål med direktivet er at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet mod forurening fra skibe.

## *Artikel 2* Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "Marpol 73/78": den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil, med senere ændringer<sup>16</sup>
2. "forurenende stoffer": stoffer, der er omfattet af bilag I (olie) og II (skadelige flydende stoffer i bulk) til Marpol 73/78
3. "ulovlig udtømning": udtømning i strid med Marpol 73/78, herunder udtømning som følge af skade på skibet eller dets udstyr, hvilket er undtaget i henhold til bilag I, regel 11, litra b, og bilag II, regel 6, litra b, i Marpol 73/78
4. "skib": et søgående fartøj, uanset flag, af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, inklusive hydrofojlåde, luftpudéfartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel
5. "person": fysisk eller juridisk person
6. "juridisk person": enhver retlig enhed, der har denne status i henhold til den nationale lovgivning, der finder anvendelse, dog ikke stater og andre offentlige organer under udøvelsen af deres offentligretlige beføjelser, samt offentligretlige internationale organisationer.

## *Artikel 3* Anvendelsesområde

1. Direktivet anvendes på udtømning af forurenende stoffer i:
  - (a) en medlemsstats indre farvande, herunder havne
  - (b) en medlemsstats territorialfarvande
  - (c) stræder benyttet i international sejlads, som er omfattet af bestemmelserne om transitpassage i kapitel III, afsnit 2, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, for så vidt som sådanne stræder hører under en medlemsstats jurisdiktion
  - (d) en medlemsstats eksklusive økonomiske zone som fastlagt i overensstemmelse med folkeretten
  - (e) det åbne hav.
2. Direktivet anvendes på ulovlig udtømning fra alle skibe, uanset flag, dog ikke krigsskibe, marinehjelpekibe og andre skibe, som ejes eller drives af en stat, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statslig ikke-kommerciel tjeneste.

---

<sup>16</sup> I bilag I (del I og II) er der til orientering gengivet nogle af de relevante regler fra Marpol 73/78, der omhandler udtømning af olie og skadelige flydende stoffer.

#### Artikel 4

### Håndhævelse over for skibe i en medlemsstats havn

1. Hvis der som følge af uregelmæssigheder eller oplysninger opstår mistanke om, at et skib, der befinder sig i en havn eller ved en offshore-terminal i en medlemsstat, har foretaget en ulovlig udtømning af forurenende stoffer i et af de havområder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, sikrer medlemsstaten, at der i overensstemmelse med den nationale lovgivning iværksættes en behørig undersøgelse.
2. Bilag II indeholder en ikke udtømmende liste over uregelmæssigheder og oplysninger som omhandlet i stk. 1.
3. Hvis undersøgelsen i stk. 1 afdækker kendsgerninger, som kan være bevis for en sådan ulovlig udtømning, underrettes de myndigheder, der er kompetente i strafferetlige anliggender.

#### Artikel 5

### Håndhævelse over for skibe i transit

Hvis den formodede ulovlige udtømning er foregået i et havområde som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b, c, d eller e, og hvis det mistænkte skib ikke anløber en havn i den medlemsstat, der er i besiddelse af oplysningerne om den formodede udtømning, finder følgende bestemmelser anvendelse:

- Hvis skibets næste anløbshavn er i en anden medlemsstat, arbejder de pågældende medlemsstater tæt sammen om den undersøgelse, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og om hensigtsmæssige administrative foranstaltninger vedrørende en sådan udtømning.
- Hvis skibets næste anløbshavn er i en stat uden for Fællesskabet, tager medlemsstaten alle nødvendige skridt til at sikre, at skibets næste anløbshavn underrettes om den formodede udtømning, og den anmoder den stat, som den næste anløbshavn ligger i, om at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger vedrørende en sådan udtømning.

#### Artikel 6

### Strafbare handlinger og sanktioner

1. Medlemsstaterne sikrer, at ulovlig udtømning af forurenende stoffer samt deltagelse i og tilskyndelse til sådan udtømning betragtes som en strafbar handling, hvis det sker med forsæt eller ved grov uagtsomhed.
2. Enhver (dvs. ikke blot skibets ejer, men også ejeren af lasten, klassifikationselskabet og andre involverede personer), som ved en domstol er fundet skyldig som omhandlet i stk. 1, pålægges sanktioner, herunder i relevante tilfælde strafferetlige sanktioner.
3. Sanktionerne i stk. 2 skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

4. Hvad angår fysiske personer, skal der kunne pålægges strafferetlige sanktioner, herunder i de alvorligste tilfælde frihedsstraf, under hensyntagen til folkeretten.
5. Hvad angår fysiske og juridiske personer, skal medlemsstaterne give mulighed for bl.a. følgende sanktioner:
  - (a) bøder
  - (b) konfiskation af provenuet ved den overtrædelse, der er omhandlet i stk. 1.

I særlige tilfælde skal medlemsstaterne ligeledes give mulighed for følgende sanktioner:

  - (c) forbud mod at drive virksomhed, for stedse eller for et bestemt tidsrum
  - (d) anbringelse under rettens tilsyn
  - (e) retslig likvidation
  - (f) udelukkelse fra at modtage offentlige tilskud eller støtte.
6. Der kan ikke tegnes forsikring mod bøderne i denne artikel.

#### *Artikel 7*

#### **Beskyttelsesbestemmelse**

Medlemsstaterne anvender bestemmelserne i dette direktiv uden formel eller reel diskrimination mod fremmede skibe og i overensstemmelse med folkeretten, herunder afsnit 7 i kapitel XII i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, og de underretter straks skibets flagstat og alle andre berørte stater om foranstaltninger, der træffes i henhold til dette direktiv.

#### *Artikel 8*

#### **Ledsageforanstaltninger**

Medlemsstaterne samarbejder med Kommissionen, også i nært samarbejde med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur og i relevante tilfælde inden for rammene handlingsprogrammet for indsats i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening som fastsat i beslutning nr. 2850/2000/EF<sup>17</sup>, med henblik på at:

- (a) udvikle de informationssystemer, der er nødvendige for effektiv gennemførelse af dette direktiv

---

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 2850/2000/EF af 20. december 2000 om fastsættelse af EF-rammebestemmelser for samarbejde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening - EFT L 332 af 28.12.2000, s. 1.

- (b) fastsætte fælles praksis og retningslinjer for:
- overvågning og hurtig identifikation af skibe, der i strid med dette direktiv tømmer forurenende stoffer ud, herunder eventuelt overvågningsudstyr om bord
  - pålidelige metoder til at henføre forurenende stoffer i havet til et bestemt skib
  - effektiv håndhævelse af dette direktiv.

#### *Artikel 9* **Rapportering**

Hvert tredje år sender medlemsstaterne Kommissionen en rapport om deres domstoles og relevante myndigheders anvendelse af dette direktiv. Med disse rapporter som udgangspunkt forelægger Kommissionen en rapport på fællesskabsniveau for Europa-Parlamentet og Rådet.

#### *Artikel 10* **Udvalg**

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe, der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)<sup>18</sup>.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF<sup>19</sup>, jf. dennes artikel 8. Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Kommissionen underretter regelmæssigt det udvalg, der er nedsat ved beslutning nr. 2850/2000/EF om alle forslag til foranstaltninger og andre relevante tiltag mod havforurening.

#### *Artikel 11* **Ændringsprocedure**

1. Bilagene og citaterne fra Marpol 73/78 ændres efter proceduren i artikel 10, stk. 2.
2. Ændringer til Marpol 73/78 som omhandlet i stk. 1 kan undtages fra direktivets anvendelsesområde i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

<sup>18</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s.1.

<sup>19</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, p. 23.

*Artikel 12*  
**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest seks måneder efter datoen for dets ikrafttræden og underretter straks Kommissionen herom.
2. 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 13*  
**Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den *Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 15*  
**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG I

### Sammendrag af reglerne i Marpol 73/78 for udledning af olie og skadelige flydende stoffer, jf. artikel 2, nr. 2

#### **Del I: Olie (Marpol 73/78, bilag I)**

I Marpol 73/78, bilag I forstås ved "olie" enhver form for mineralolie, herunder råolie, brændselolie, olieslam, olieaffald og raffinerede produkter (undtagen petrokemikalier, som er omfattet af bestemmelserne i bilag II i MARPOL-konventionen), og ved "olieholdig blanding" en blanding, som indeholder olie.

#### **Uddrag af de relevante forskrifter i Marpol 73/78, bilag I:**

##### **Regel 9 - Kontrol med udtømning af olie**

(1) Med forbehold af bestemmelserne i reglerne 10 og 11 og stk. 2 i denne regel er enhver udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som omfattes af dette kapitel, forbudt, medmindre følgende betingelser alle er overholdt:

(a) for så vidt angår udtømning fra olietankskibe, bortset fra bestemmelsen i stk. 1, pkt. b):

(i) at tankskibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,

(ii) at tankskibet befinder sig mere end 50 sømil fra nærmeste kyst,

(iii) at tankskibet gør fart gennem vandet,

(iv) at den øjeblikkelige udtømmingshastighed af olieindhold ikke overstiger 30 liter pr. sømil,

(v) at den samlede mængde olie, der udtømmes i søen, for eksisterende tankskibe ikke overstiger 1/15000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og for nye tankskibe 1/30000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og

(vi) at tankskibet anvender et system til overvågning og kontrol af olieudtømning samt et sloptankarrangement som foreskrevet i regel 15.

(b) for så vidt angår udtømning fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover, bortset fra olietankskibe, og fra maskinrumsrendestene, bortset fra lastpumperumsrendestene i et olietankskib, medmindre det indeholder olieholdige ladningsrester:

(i) at skibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,

(ii) at skibet gør fart gennem vandet,

(iii) at olieindholdet i udløbet, uden at blive fortyndet, ikke overstiger 15 ppm, og

(iv) at skibet anvender det udstyr [til registrering, kontrol og adskillelse], som er foreskrevet i regel 16.

(2) For så vidt angår et skib med en bruttotonnage på mindre end 400 bortset fra et olietankskib, som befinder sig uden for et særligt havområde, skal [flagstatens] Administration påse, at det, så vidt det er praktisk muligt og rimeligt, er forsynet med installationer, der sikrer opbevaring af olierester om bord og udtømmning af dem i modtageanlæg eller i søen i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 1, pkt. b).

---

(4) Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse på udtømmning af ren eller adskilt ballast eller ubehandlede olieholdige blandinger, som uden fortynding har et olieindhold der ikke overstiger 15 ppm og som ikke stammer fra lastpumperum og som heller ikke indeholder olierester fra lasttankene.

(5) Ingen udtømmning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, som er skadelige for havmiljøet, eller kemikalier eller andre stoffer, som er anvendt for at omgå de betingelser for udtømmning, som er anført i denne regel.

(6) De olierester, som ikke kan udtømmes i søen i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 4, skal forblive om bord eller udtømmes i modtageanlæg

---

#### **Regel 10 - Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder sig i særlige havområder**

(1) I dette kapitel omfatter de særlige havområder: Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbugten, og det Antarktiske område og de Nord-Vest-Europæiske havområder, [der er defineret som følger:]

(2)(a) Med forbehold af bestemmelserne i regel 11 er enhver udtømmning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra olietankskibe og fra øvrige skibe med en bruttotonnage på 400 og derover forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde. [...]

(b) Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe med en bruttotonnage som er mindre end 400, bortset fra et olietankskib, er ikke tilladt, når skibet befinder sig i særlige havområder undtagen, når olieindholdet i udløbet, uden at være fortyndet, ikke overstiger 15 ppm.

(3)(a) Bestemmelserne i stk. 2 gælder ikke for udledning af ren eller adskilt ballast.

(b) Bestemmelserne i stk. 2, pkt. a, gælder ikke for udledning af rensed rendestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

- (i) Rendestensvandet må ikke stamme fra lastpumperum.
- (ii) Rendestensvandet må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.
- (iii) Skibet skal gøre fart gennem vandet.
- (iv) Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.
- (v) Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i regel 16, stk. 5.



(vi) Filtersystemet skal være forsynet med en stopanordning, der automatisk standser udledningen, hvis olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

(4)(a) Ingen udledning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, der er skadelige for havmiljøet, eller stoffer, indført for at omgå udledningsbestemmelserne i denne regel.

(b) Olierester, som ikke kan udledes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2 og 3, skal opbevares om bord eller afleveres til modtageanlæg.

(5) Intet i denne regel skal forhindre et skib på en rejse, hvoraf kun en del går gennem et særligt havområde, i at foretage en udtømning uden for det særlige havområde i overensstemmelse med regel 9.

---

### Regel 11 - Undtagelsesbestemmelser

Reglerne 9 og 10 finder ikke anvendelse på:

(a) udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

(b) [ikke relevant]<sup>20</sup>

(c) udtømning i havet af olieholdige stoffer, når dette sker med [flagstatens] Administrations godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser og for at begrænse forureningsskaden mest muligt. En sådan udtømning skal godkendes af enhver regering inden for hvis jurisdiktion udtømningen påtænkes foretaget.

---

<sup>20</sup> Som fastsat i artikel 2, stk. 3, finder undtagelsesbestemmelserne i regel 11, stk. b, i Marpol 73/78, bilag I, ikke anvendelse i denne forordning. Stykket har følgende ordlyd:

“(b) udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger som følge af skade på et skib eller dets udstyr:

(i) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og

(ii) undtagen hvis rederiet eller føreren handlede enten i den hensigt at volde skade, eller skødesløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade, eller”

## Del II: Skadelige flydende stoffer (Marpol 73/78, bilag II)

Uddrag af de relevante forskrifter i Marpol 73/78, bilag II:

### Regel 3 - Kategorisering af skadelige, flydende stoffer

(1) For anvendelsen af dette kapitels regler skal skadelige flydende stoffer inddeles i følgende fire kategorier:

(a) Kategori A - skadelige, flydende stoffer, som hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde stor fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde stor skade på havenes rekreative værdier eller være til alvorlig gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor berettigede iværksættelsen af strenge foranstaltninger til bekæmpelse af forurening.

(b) Kategori B - skadelige, flydende stoffer, som hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde skade på havenes rekreative værdier eller være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor berettigede iværksættelsen af særlige foranstaltninger til bekæmpelse af forurening.

(c) Kategori C - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde ringe fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde mindre skade på havenes rekreative værdier eller være til mindre gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor kræve særlige betingelser for deres behandling.

(d) Kategori D - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde en målelig fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde minimal gene for anden retmæssig udnyttelse af havene og derfor kræve nogen opmærksomhed med hensyn til de betingelser, hvorpå de kan behandles.

---

[Der er i regel 3, stk. 2-4, regel 4 og tillæggene til Marpol 73/78, bilag II, yderligere retningslinjer for kategorisering af stoffer, herunder en liste med kategoriserede stoffer.]

### Regel 5 - Udtømning af skadelige flydende stoffer

Stoffer under kategorierne A, B, og C uden for særlige områder og stoffer under kategori D i alle områder

Med forbehold af bestemmelser i [...] regel 6:

(1) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori A som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. a, eller af stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori A, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt. Hvis tanke, der indeholder sådanne stoffer eller blandinger, skal renses, skal de herved fremkomne rester udtømmes i et modtageanlæg, indtil koncentrationen af stoffet i udløbet til et sådant anlæg er på eller under 0,1% (vægt) og indtil tanken er tom med

undtagelse af hvidt eller gult fosfor, hvor restkoncentrationen skal være på eller under 0,01% (vægt). Vand der efterfølgende påfyldes tanken kan udtømmes i havet, når alle følgende betingelser er opfyldt:

(a) skibet skal gøre mindst 7 knops fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knops fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

(b) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

(c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

(2) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori B som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. b, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori B eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

(a) skibet skal gøre mindst 7 knops fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knops fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

(b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] Administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,

(c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes punkt b, og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 1 kbm eller 1/3000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,

(d) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

(e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

(3) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori C som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. c, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori C, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

(a) skibet skal gøre mindst 7 knops fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knops fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

(b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] Administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 10 ppm i skibets kølvand,

(c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes punkt b, og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 3 kbm eller 1/1,000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,

(d) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

(e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

(4) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori D som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. d, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori D, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

(a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

(b) sådanne blandinger må ikke være af en koncentration, der overstiger 1 del stof til 10 dele vand, og

(c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

(5) Udluftning foretaget efter en af [flagstatens] Administration godkendt fremgangsmåde kan benyttes til fjernelse af ladningsrester fra en tank. En sådan fremgangsmåde skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO]. Vand der efterfølgende påfyldes tanken skal anses for værende rent og er ikke under iagttagelse af denne regels stk. 1, 2, 3 eller 4.

(6) Udtømning i havet af stoffer, som ikke er klassificeret eller midlertidigt bedømt eller vurderet som omtalt i regel 4, stk. 1, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt.

**Stoffer under kategorierne A, B og C inden for særlige områder** [som defineret i Marpol 73/78, bilag II, regel 1, inkl. Østersøen]

Under forbehold af bestemmelserne stk. 14 samt i regel 6:

(7) Udtømning i havet af stoffer under kategori A som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. a, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori A, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt. Hvis tanke, der rummer sådanne stoffer eller blandinger, skal renses, skal de herved fremkomne rester udtømmes i et modtageanlæg, som de stater, der grænser op til det særlige havområde, skal oprette i overensstemmelse med regel 7, indtil koncentrationen af stoffet i udløbet til modtageanlægget er nede på eller under 0,05% (vægt) og indtil tanken er tom med undtagelse af hvidt og gult fosfor, hvor restkoncentrationen skal være på eller under 0,005% (vægt). Vand der efterfølgende påfyldes tanken kan udtømmes i havet, når alle følgende betingelser er opfyldt:

(a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

- (b) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og
- (c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.
- (8) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori B som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. b, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori B eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:
- (a) tanken er blevet forrenset i overensstemmelse med den af [flagstatens] Administration godkendte metode, som skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO], og det fremkomne tankskyllevand er blevet udtømt i et modtageanlæg.
- (b) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,
- (c) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning og rensning skal være godkendt af [flagstatens] Administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,
- (d) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og
- (e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.
- (9) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori C som defineret i regel 3, stk. 1, pkt. c, eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori C, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:
- (a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,
- (b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] Administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,
- (c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes punkt b, og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 1 kbm eller 1/3000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,
- (d) udtømningen skal ske under vandlinien under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

(e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

(10) Udluftning foretaget efter en af [flagstatens] Administration godkendt fremgangsmåde kan benyttes til fjernelse af ladningsrester fra en tank. En sådan fremgangsmåde skal være baseret på normer, der er udformet af [IMO]. Vand der efterfølgende påfyldes tanken skal anses for værende rent og er ikke under iagttagelse af denne regels stk. 7, 8 eller 9.

(11) Udtømning i havet af stoffer, som ikke er klassificeret eller midlertidigt bedømt eller vurderet som omtalt i regel 4, stk. 1, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt.

(12) Intet i denne regel forbyder et skib at beholde resterne fra en ladning af stoffer hørende under kategori B eller C om bord og at udtømme sådanne rester i havet uden for et særligt område i overensstemmelse med stk. 2 henholdsvis stk. 3 i denne regel.

### Regel 6 - Undtagelser

Regel 5 finder ikke anvendelse på:

(a) udtømning i havet af skadelige, flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer, som er nødvendig af hensyn til et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

(b) [ikke relevant]<sup>21</sup>

(c) udtømning i havet af skadelige, flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer, når dette sker med [flagstatens] Administrations godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser for at begrænse forureningsskaden. Enhver sådan udtømning skal godkendes af den kontraherende part, inden for hvis jurisdiktion udtømningen forventes at ville finde sted.

<sup>21</sup> Som fastsat i artikel 2, stk. 3, finder undtagelsesbestemmelserne i regel 6, stk. b, i Marpol 73/78, bilag II, ikke anvendelse i denne forordning. Stykket har følgende ordlyd:

- “(b) udtømning i havet af skadelige flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer som følge af skade på et skib eller dets udstyr:
- (i) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og
  - (ii) medmindre skibets reder eller fører har forårsaget skaden enten forsætligt eller ved grov fejl eller forsømmelse og med viden om, at der var fare for skade, eller ”

## BILAG II

### Ikke-udtømmende liste over uregelmæssigheder og oplysninger som omhandlet i artikel 4, stk. 1

- (1) Uregelmæssigheder med hensyn til oliejournal og andre journaler eller andre uregelmæssigheder med relation til potentielle miljølovovertrædelser, som opdages ved inspektioner i forbindelse med havnestatskontrol i medfør af direktiv 95/21/EF.
- (2) Uregelmæssigheder med hensyn til aflevering af driftsaffald eller lastrester fra skibe eller indgivelse af meddelelse herom, jf. direktiv 2000/59/EF.
- (3) Oplysninger fra andre medlemsstater om potentielle overtrædelser af miljølovgivningen vedrørende skibet, f.eks. modtaget via procedurene i direktiv 2002/59/EF.
- (4) Andre oplysninger fra personer, der er involveret i skibets drift, herunder lodser, som kan skabe mistanke om uregelmæssigheder i overholdelsen af forpligtelserne i henhold til dette direktiv.

## FINANSIERINGSOVERSIGT

Denne retsakt får kun finansielle virkninger for skibsredere og andre i søfartskredse, som med forsæt eller ved grov uagtsomhed overtræder bestemmelser, der har eksisteret i årevis. En mere detaljeret finansieringsoversigt anses for overflødig, da der ikke er nogen finansielle virkninger på EU-plan.