



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.3.2003
KOM(2003) 92 endelig

2003/0037 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

En række ulykker i den senere tid, bl.a. Prestiges forlis i november 2002 og Erikas i december 1999, har understreget, at der er behov for at stramme grebet om forurening fra skibe. Til trods for, at der på EU-plan er vedtaget en lang række foranstaltninger til forbedring af sikkerheden, fortsætter skibe af tvivlsom standard, lastet med forurenende laster, med at sejle i EU's farvande, og de er på grund af ulykker årsag til voldsom forurening, uden at de ansvarlige bliver straffet tilstrækkeligt for det.

Men de meget omtalte ulykker er ikke det eneste problem. På verdensplan sker størsteparten af olieforureningen fra skibe ved forsætlig udtømming. Den uacceptable praksis med "driftsmæssig", dvs. forsætlig udtømming fra skibe, herunder tankrensning og bortskaffelse af olieaffald, finder stadig sted i vid udstrækning, også i medlemsstaternes kystfarvande. Problemet er endnu meget udbredt, selv om denne praksis er bremset en del af, at der er vedtaget forskellige foranstaltninger på internationalt plan og EU-plan, og at søfartsbranchen har taget del i en række initiativer til at nedbringe forureningen fra skibe. I 2001 blev der ved overvågning fra luften påvist 390 oliepletter i Østersøen¹ og 596 i Nordsøen². En undersøgelse vedrørende Middelhavet foretaget af Kommissionen afslørede 1638 ulovlige udtømminger i 1999³. Kun en lille andel af de skibe, der foretager ulovlige udtømminger, bliver pågrebet og kun ganske få bliver retsforfulgt i den sidste ende.

Det foreslåede direktiv fastsætter i forlængelse af Kommissionens forslag til direktiv om strafferetlig beskyttelse af miljøet⁴, at udledninger, der er i strid med EU-lovgivningen, skal udgøre en strafbar handling, og at der skal pålægges sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, hvis de berørte personer har været årsag til eller medvirket til handlingen med forsæt eller ved grov uagtsomhed. For fysiske personer kan det i de alvorligste tilfælde betyde frihedsstraf. Indførelse af tilstrækkelige sanktioner for miljøkriminalitet har særlig betydning i relation til forurening fra skibsfarten, eftersom de internationale erstatningsansvarsregler i tilfælde af forurening fra skibe slet ikke har den nødvendige afskrækkende virkning.

På baggrund af de seneste forureningstilfælde er det på højeste politiske niveau i EU blevet kraftigt fremhævet, at det haster med at få truffet en særlig foranstaltning vedrørende forurening fra skibe. På Det Europæiske Råds møde i København den 13. december 2002 udtrykte alle EU-medlemsstaternes stats- og regeringschefer deres dybe bekymring over Prestige-ulykken og omtalte udtrykkelig behovet for yderligere specifikke foranstaltninger vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner. Rådet (ministrene for transport og telekommunikation) konstaterede på samlingen den 6. december 2002 "med tilfredshed, at Kommissionen har til hensigt at forelægge et forslag til sikring af, at enhver person, der har forårsaget eller bidraget til en forureningsulykke ved grov uagtsomhed, pålægges passende sanktioner"⁵. Derudover udtalte Rådet (justits- og indenrigsministrene) den 19. december

¹ <http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf>. Siden 1988 har man ved overvågning fra luften iagttaget 7216 bekræftede forurenende udtømminger fra skibe i Østersøen.

² <http://www.bonnagreement.org/>

³ http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

⁴ KOM(2001) 139 endelig udgave af 13. marts 2001, som ændret ved KOM(2002) 544 endelig udgave af 30. september 2002.

⁵ Punkt 14 i Rådets konklusioner om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening af 6. december 2002.

2002, at man bør overveje supplerende foranstaltninger "med henblik på øget strafferetlig beskyttelse af miljøet, især havene"⁶.

Kommissionen er helt enig med medlemsstaterne i, at et sådant forslag haster, og har i lyset af ovenstående den opfattelse, at en særforanstaltning vedrørende sanktioner for ulovlig forurening fra skibe er berettiget, uden at dette indskrænker mulighederne for en mere generel ordning for strafferetlig beskyttelse af miljøet⁷. Derfor agter Kommissionen som erklæret i meddelelsen om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankeren "Prestige"s forlis (KOM(2002) 681 endelig udgave) at fylde nogle af de største tilbageblevne huller i lovgivningen på området ud, både i relation til utilsigtede udslip og forsætlig udledning⁸.

2. BAGGRUND OG MOTIVATION

2.1. EU-dækkende regler for forurening fra skibe er en nødvendighed

Det er almindeligt anerkendt, at forsætlig udtømmning af affald og lastrester fra skibe til søs sker alt for hyppigt. Hovedparten af sådanne udtømmninger er ulovlige, dvs. i strid med de internationale regler for udtømmning fra skibe i Marpol 73/78-konventionen (den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil af 1978, med senere ændringer), som er ratificeret af en lang række lande i verden. Alligevel bliver kun en brøkdel af lovovertræderne indbragt for retten.

Der er flere grunde hertil. For det første er der ikke tilstrækkeligt med affaldsmodtageanlæg i havnene, hvilket tilskynder til ulovlig udtømmning. For det andet håndhæves Marpol 73/78-reglerne ikke ens overalt i verden, end ikke i EU. For det tredje konstateres udtømmningerne ikke altid i tide. For det fjerde bliver overtrædelsen sjældent indbragt for retten, selv når udtømmningen opdages og spores til et bestemt skib, og hvis det sker, er der ofte utilstrækkeligt bevismateriale til, at lovovertræderen kan kendes skyldig. Endelig fastsætter mange stater ret milde domme for denne type lovovertrædelser, selv når lovovertræderen kendes skyldig; undertiden dømmes kun skibsføreren og ikke rederiet, selv om skibsføreren måske følger rederiets instrukser.

Marpol 73/78-konventionen, der er accepteret globalt, indeholder detaljerede krav og betingelser for udtømmning af affald og rester i havet, og der er strengere krav i såkaldt "særlige områder" (bl.a. Østersøen, Middelhavet og Nordsøen, hvad angår olie). Da kravene er strenge nok og generelt accepterede, må problemet med hyppig ulovlig udledning snarere tilskrives, at gældende regler anvendes og håndhæves i utilstrækkeligt omfang, end at reglerne i sig selv er utilstrækkelige. På internationalt plan er der i dag kun få mekanismer til håndhævelse af Marpol 73/78-konventionen. Hvis skibsførere, redere eller stater vælger at tilsidesætte dens bestemmelser, har det internationale samfund som sådant kun få midler til rådighed til håndhævelsen og er nødt til at forlade sig på nationale og regionale håndhævelsesforanstaltninger.

⁶ Erklæring fra Rådet (justits- og indenrigsministrene) den 19. december 2002.

⁷ Som foreslået af Kommissionen i marts 2001. Jf. fodnote 4.

⁸ Se også Kommissionens meddelelse af 2. oktober 2002 "Frem mod en strategi til at beskytte og bevare havmiljøet" (KOM(2002) 539), hvori bekæmpelse af ulovlig forurening fra skibe er blandt de vigtigste mål på kort sigt.

Misforholdet mellem gældende regler og almindelig praksis blev allerede påpeget af Kommissionen i dens meddelelse af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs. Det fremgik, at overholdelse af kravene i Marpol 73/78, som alle medlemsstaterne er kontraherende part i, kunne forbedres, og at der var brug for yderligere initiativer, hvis anvendelsen af internationale regler og krav skulle forbedres. Siden da er der taget flere sådanne initiativer på EU-plan. For det første bliver der i forbindelse med havnestatskontrol ifølge direktiv 95/21/EF ført kontrol med denne type overtrædelser, idet oliejournalen og andre journaler er blandt de dokumenter, der skal kontrolleres ved hver inspektion. Uoverensstemmelser og unøjagtigheder kan foranledige yderligere inspektion eller tilbageholdelse af skibet. For det andet har EU vedtaget direktiv 2000/59/EF med henblik på at bekæmpe havforurening som følge af driftsmæssig (forsætlig) udtømmning fra skibe. Deri kræves det, at havnene skal stille tilstrækkelige modtagefaciliteter til skibenes affald til rådighed, men også at skibene skal benytte disse faciliteter. Formålet med direktivet er at gøre det mindre tillukkende for skibene at tømme forurenende stoffer ud i havet, idet der opstilles detaljerede regler for, hvordan affald og lastrester skal afleveres i havnene. Derudover rummer direktivet mulighed for specifikke affaldsinspektioner, der lige som havnestatskontrollen er en stikprøvekontrol. For det tredje kommer direktivet om trafikovervågning (2002/59/EF) til at give kyststaterne bedre oplysninger om skibene i deres farvande og deres ladning. Direktivet har også procedurer for, hvordan ulovlige udtømmninger til søs kan opdages, og for, hvilken opfølgning til søs der skal til fra medlemsstaternes side, når sådanne udtømmninger er opdaget.

Alle disse instrumenter er vigtige skridt i kampen mod ulovlig udtømmning, men de er ikke vidtgående nok til, at problemet løses helt på EU-niveau. I det beskrevne regelsæt mangler der et element. Den faktiske overtrædelse, dvs. overtrædelser af gældende forureningskrav, er ikke fuldstændig omfattet af EU-retten. Medlemsstaternes gennemførelse af Marpol 73/78 udviser forskelligheder, både i praksis og juridisk⁹. Medlemsstaternes ønske om at udføre inspektioner og retsforfølge potentielle lovovertrædere varierer stærkt. Desuden er der store forskelle mellem, hvordan medlemsstaterne behandler lovovertrædelserne, både med hensyn til, hvem der straffes, og straffenes art og størrelse.

Derfor vil et særdirektiv om udtømmning fra skibe have to fordele, nemlig både at EU's lovgivning på området kompletteres og bliver tydeligere, og at håndhævelsen af reglerne harmoniseres. Med en retlig ramme, hvori overtrædelser og sanktioner i forbindelse med udtømmning fra skibe præciseres, vil det tillige blive en del lettere at etablere samarbejde om anvendelse af reglerne. Eksempelvis er det accepteret, at medlemsstaterne må arbejde tættere sammen på en række indbyrdes beslægtede områder, bl.a. overvågning af olieudslip, identifikation af forurenere og indsamling af bevismateriale, der har gyldighed i retten. Endelig vil et sådant juridisk instrument udgøre det europæiske søfartsagentur EMSA's retsgrundlag for at gå ind i sådanne sager. EMSA er godt rustet til at følge op på overvågning af ulovlig udtømmning og indsamling af bevismateriale herom, og der er bred politisk opbakning om at bemyndige agenturet til at gennemføre sådan virksomhed, men retsgrundlaget i EU-retten mangler i dag.

Der er altså en række retlige, praktiske og politiske motiver for en ny EU-foranstaltning, som gør reglerne for forurening fra skibe til en del af EU-retten, og hvori der er præcise bestemmelser om reglernes håndhævelse.

⁹ Se f.eks. IMO-dokument MEPC 48/12.

2.2. Motivationen for sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for lovovertrædelser

Sikkerhed ved søtransport og beskyttelse af EU's farvande mod forurening fra skibe er et af EU's uomtvistede mål. Målet skal forfølges ved en EU-politik i overensstemmelse med traktatens afsnit V, særlig artikel 80, stk. 2. Fællesskabet har beføjelser til at regulere adfærd med henblik på opfyldelse af et af Fællesskabets mål, og det har kompetence til at lovgive, så at den regulerede adfærd sanktioneres på nationalt niveau, hvis den ikke følger reglerne.

Fællesskabet har ingen udtrykkelig kompetence i relation til straffesager. Fællesskabet kan dog pålægge medlemsstaterne at give mulighed for strafferetlige sanktioner, hvis det er påkrævet for virkeliggørelsen af Fællesskabets mål. Selv hvis fællesskabslovgivningen ikke udtrykkelig giver mulighed for sanktioner (herunder strafferetlige sanktioner), kan medlemsstaterne være nødt til at tage de nødvendige skridt for at håndhæve fællesskabslovgivningen. Hvis håndhævelse af fællesskabsretten kun kan garanteres ved hjælp af strafferetten, kan medlemsstaterne være nødt til at give mulighed for strafferetlige sanktioner. De spørgsmål, der er relevante for at afgøre, om en påtænkt foranstaltning henhører under Fællesskabets kompetence, hænger derfor sammen med den påtænkte handlingens art og genstand. Eftersom den aktuelle foranstaltning har til formål at forbedre sikkerheden til søs eller beskytte havmiljøet, er Fællesskabet kompetent til at træffe den.

Kommissionen er i overensstemmelse med dens politik inden for miljøkriminalitet af den opfattelse, at kun strafferetlige sanktioner er tilstrækkelig effektive til at sikre, at reglerne for forurening fra skibe kommer til at virke som tilsigtet. En strafferetlig foranstaltning vil virke som en EU-dækkende brug af en sanktion med afskrækkende virkning over for dem, der er involveret i transport af forurenende gods ad søvejen. Der kan kun opnås en tilstrækkelig afskrækkende virkning ved at fastslå, at ulovlig udtømming er en strafbar handling, og det er udtryk for en social afstandtagen af en helt anden karakter end civilretlige kompensationsordninger eller administrative foranstaltninger. Det er derfor et signal til potentielle lovovertrædere, som har en langt større afskrækkende virkning.

Ud over ovennævnte overvejelser er der imidlertid endnu et vigtigt træk ved gældende havret, som taler kraftigt for, at forurening fra skibsfarten behandles strafferetligt. Det hænger sammen med, at de internationale erstatningsansvarsregler, der gælder for uheld med forurening fra skibe, langt fra har nogen afskrækkende virkning.

Hvad angår kompensation for olieforurening, er olietankskibe i dag på internationalt plan omfattet af reglerne i den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC-konventionen) og den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (Fondskonventionen), begge som ændret ved protokoller af 1992, og alle medlemsstater med kyststrækninger er kontraherende parter heri. De to konventioner opretter et todelt ansvarssystem, som bygger på et objektivi, men i de allerfleste tilfælde begrænset ansvar for den registrerede skibsejer og en fond, som finansieres kollektivt af oliemodtagere, som yder supplerende erstatning til skadelidte ved olieforureningskader, som ikke kan opnå fuld erstatning for skaden fra skibets ejer.

Det er således *kompensation* til de skadelidte, der er fokus for de internationale bestemmelser om olieforurening (og forurening med andre farlige og skadelige stoffer, der er omfattet af en konvention, der endnu ikke er trådt i kraft). Forurenerens eget *ansvar* er derimod langt mindre fremtrædende i disse ordninger, eftersom forurenerens personlige ansvar udvandes af, at skibets ejer har en næsten ukrænkelig ret til at begrænse ansvaret, og at lastmodtagerne kompenserer kollektivt via fonden, uanset hvilken rolle de har haft i det pågældende uheld. De eksisterende ansvars- og kompensationsregler, der gælder for havforurening, har således ikke mange elementer til at afskrække dem, der har at gøre med transport af farligt eller forurenende gods ad søvejen, fra at handle hensynsløst, og er derfor af begrænset værdi som forebyggelse af, at uheldene overhovedet sker. Imidlertid er det på grund af folkeretlige begrænsninger ikke muligt at ændre disse internationale ansvarsregler ved hjælp af EU-lovgivning. I den såkaldte Erika II-meddelelse (KOM(2000) 802 endelig udgave) fremhævede Kommissionen, at der især er behov for to ændringer, som vil have denne virkning:

- Skibsejerens ansvar bør være ubegrænset, hvis det bevises, at forureningsskaden skyldes grov uagtsomhed fra hans side.
- Forbuddet mod erstatningskrav for forureningsskade mod enhver befragter, leder eller driftsleder af skibet, udgår af de relevante konventioner.

Kommissionen har tilføjet, at hvis der ikke sker en passende forbedring af de internationale ansvars- og erstatningsregler, vil den fremsætte et forslag om vedtagelse af fællesskabslovgivning, som indfører en ansvars- og erstatningsordning for havforurening for hele Europa. En sådan EU-ordning forudsætter, at eksisterende konventioner om ansvar og erstatning ved olieudslip opsiges. Kommissionen arbejder fortsat på at ændre den internationale ordning i den ovenfor beskrevne retning, men det er endnu usikkert, om anstrengelserne kommer til at bære frugt.

Af disse grunde finder Kommissionen, at der på EU-plan må indføres en strafferetlig foranstaltning til supplerung af den eksisterende ordning for civilretligt ansvar og kompensation for forureningsskader. På denne måde kan der indføres en mekanisme, som lægger ansvaret for et uheld direkte på dem, der er involveret i det, og en ordning, der har en fyldestgørende strafvirkning og forebyggende virkning, uden at de førnævnte juridiske begrænsninger spiller ind, og uden at en hurtig og fuldstændig kompensation til de skadelidte hindres. Det såkaldte COPE-fond-forslag, som indgik i anden Erika-pakke (KOM(2000) 802 endelig), indeholdt allerede en artikel om finansielle straffe (artikel 10), men da Rådet ikke har drøftet detaljerne i forordningen som helhed, er der ikke sket fremskridt på lige dette punkt.

På denne baggrund foreslår Kommissionen, at der kan benyttes sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, mod enhver, som forsætligt eller ved grov uagtsomhed forårsager forurening fra et skib, hvilket Kommissionen erklærede i sin meddelelse af 3. december 2002 om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankeren "Prestige"s forlis (KOM(2002) 681 endelig udgave) og Rådet efterfølgende udtrykte tilfredshed med. Direktivforslaget omfatter forurening fra alle skibe, uanset om det er tankskibe, og ikke blot olieforurening, men også ulovlig udtømmning af skadelige flydende stoffer. Som allerede forklaret, er en foranstaltning af denne karakter nødvendig for at sikre, at årsagen til forureningen kædes helt tydeligt sammen med, at de ansvarlige bliver stillet til regnskab. I betragtning af de folkeretlige begrænsninger og ønsket om, at de skadelidte får effektiv og fuldstændig kompensation, kan dette mål bedst opnås ved hjælp af en strafferetlig foranstaltning. Derfor er artikel 6 i direktivforslaget et nødvendigt element for en effektiv EU-politik for sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet.

Den foreslåede foranstaltning indebærer ikke, at medlemsstaterne skal ændre deres grundlæggende strafferetssystem, f.eks. doktrinen om strafferetligt ansvar eller de generelle definitioner af skyld. Foranstaltninger, der berører sådanne principper og generelle definitioner, er ikke særligt knyttet til de pågældende fællesskabsmål. Der er heller ikke tale om, hverken at anvendelsesområdet udvides til krav om en (mindste) strafferetlig sanktion, eller at de generelle principper vedrørende strafferet, retspleje og/eller strafferetlig kompetence og sagsbehandling berøres.

3. FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget indeholder to adskilte, men lige betydningsfulde foranstaltninger. For det første bliver de gældende internationale regler for forurening fra skibe ved udtømning gjort til EU-ret, og der er detaljerede bestemmelser om, hvordan disse regler skal håndhæves. I denne del af forslaget er der flere nye elementer, bl.a. er overtrædelser, der finder sted på det åbne hav (dvs. i havområder uden for medlemsstaternes jurisdiktion), også omfattet. For det andet fastslås det, at en overtrædelse af udtømningsreglerne skal betragtes som en strafbar handling, og der gives retningslinjer for, hvilke straffe der bør idømmes.

Begge foranstaltninger udfylder væsentlige juridiske huller, da EU-retten i dag ikke er fyldestgørende, hvad udtømning fra skibe angår, og da gældende havret ikke virker så afskrækkende på dem, der forestår transport af forurenende stoffer ad søvejen, at de afstår fra skadelige handlinger. Begge foranstaltninger rækker videre end olieforureningsproblematikken, da de omhandler forureningskriminalitet i bredere forstand, nemlig også forurening med kemiske stoffer.

4. SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER

4.1. Formål

Artikel 1 præciserer, at det grundlæggende mål med direktivet er at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af miljøet, og at de foreslåede foranstaltninger er nødvendige for at nå dette mål.

4.2. Definitioner

Definitionerne tjener til præcisering af omfanget af de foreslåede foranstaltninger. Om en udtømning er ulovlig eller ikke afgøres på grundlag af Marpol 73/78-konventionens bestemmelser, som også er baggrunden for, at definitionen af forurenende stoffer omfatter både olie og skadelige flydende stoffer. Marpol 73/78-konventionens bestemmelser anvendes overalt i verden, og derfor er de velkendte for de involverede parter. Efter Kommissionens vurdering er kravene så strenge, at der ikke er behov for at skærpe dem. Eksempelvis omfatter Marpol 73/78 enhver form for olie, og der tillades generelt højst 15 ppm olie i vandblandingen ved udløbet. Det kan i almindeligt sprog udtrykkes ved, at en udtømning, hvor olien er synlig på vandoverfladen, sandsynligvis udgør en overtrædelse af Marpol 73/78-bestemmelserne. Anvendelse af kravene i Marpol 73/78 betyder, at de i medfør af UNCLOS (De Forenede Nationers havretskonvention af 1982), som EU er kontraherende part i, også har juridisk gyldighed uden for medlemsstaternes territorialfarvande. Da hensigten med direktivet er, at al ulovlig udtømning skal være omfattet, gælder definitionen også for forurening som følge af skader på skibet eller dets udstyr, hvilket stort set er undtaget fra Marpol 73/78. Det skal dog bemærkes, at det ifølge artikel 6 kun er i tilfælde af forurening som følge af forsætlige eller groft uagtsomme handlinger, at de involverede parter skal

pålægges sanktioner. Definitionen af skib er meget bred og omfatter alle typer af søgående skibe, eftersom enhver skibstype kan foretage ulovlig udtømning af forurenende stoffer. Af tilsvarende årsager omfatter definitionen af personer, der kan få pålagt sanktioner, en lang række potentielle lovovertrædere, herunder både fysiske og juridiske personer.

4.3. Geografisk anvendelsesområde

Direktivet gælder for havforurening fra skibe i alle EU's kystfarvande, men strækker sig også ud til det åbne hav. Den eksklusive økonomiske zone er omfattet, for så vidt som en medlemsstat har fastlagt den i overensstemmelse med folkeretten.

4.4. Håndhævelse i havne

Artikel 4 bygger på de regler for havnestatens håndhævelse, som findes i UNCLOS, kapitel XII. Forbud mod udtømning i havområder uden for nogen stats jurisdiktion (det åbne hav) understreger ganske kraftigt, at ulovlig udtømning er uacceptabelt, og at den pågældende overtrædelse har universel karakter. I dag benytter kun få stater muligheden for at håndhæve reglerne for udtømminger på det åbne hav, hvilket der ellers er hjemmel for i UNCLOS artikel 218, stk. 1. Dette aspekt er imidlertid helt afgørende for mange medlemsstater, især dem, der ikke har fastlagt nogen eksklusiv økonomisk zone, som f.eks. i Middelhavet. I kombination med en hensigtsmæssig fælles overvågnings- og identifikationsindsats vil denne bestemmelse give betydelig større chancer for pågribelse af lovovertrædere, selv hvis udtømningen er sket uden for de berørte staters nationale søterritorium. Dette er efter Kommissionens opfattelse af største betydning, da forurening heller ikke kender til nationale grænser, og enhver begrænsning af staternes muligheder for at gribe ind, alt efter, hvilket havområde udtømningen er sket i, er under alle omstændigheder kunstig. Begrundelsen for at foretage inspektion af et skib uddybes yderligere ved henvisning til gældende EU-ret, således at man i fuldt omfang kan udnytte det informations- og dataudvekslingsystem, der er oprettet i EU med henblik på overvågning af skibe og udtømning fra skibe. Artiklen kommer ikke ind på, hvordan påståede udtømminger skal følges op retligt; det skal ske i henhold til de enkelte medlemsstaters nationale lovgivning.

4.5. Håndhævelse over for skibe i transit

Ifølge UNCLOS er der snævre grænser for, hvordan lovgivning om forurening fra skibe kan håndhæves over for skibe, der er i transit i kystfarvande. Hvis imidlertid flere medlemsstater går ind i et samarbejdsnet for informationsudveksling og håndhævelse, vil en betydelig del af EU's transittrafik være omfattet af den mekanisme, der er beskrevet i artikel 5.

4.6. Strafferetlige sanktioner

I artikel 6 fastslås det, at overtrædelse af direktivets bestemmelser skal betragtes som en strafbar handling, helt parallelt med Kommissionens forslag til direktiv om strafferetlig beskyttelse af miljøet¹⁰. Personer, som er fundet at have forårsaget, medvirket i eller tilskyndet til handlingen med forsæt eller ved grov uagtsomhed, skal pålægges sanktioner.

Det præciseres videre, at sanktionerne skal have den fornødne afskrækkende virkning, hvilket helt indlysende har betydning for, om udtømningsforbuddet bliver effektivt. Eftersom medlemsstaterne har forskellig praksis med hensyn til sanktionernes anvendelse og art ved overtrædelse af miljølovgivningen, har denne artikel en vigtig funktion ved at harmonisere

¹⁰ Jf. fodnote 4.

behandlingen af udtømningsforseelser i EU, bl.a. med hensyn til, hvilke personer der kan pålægges sanktioner, nemlig først og fremmest også skibets ejer. Efter Kommissionens opfattelse kan der ikke opnås stort ved milde straffe for miljøkriminalitet. Overtrædelser i forbindelse med forsætlig udledning af forurenende stoffer, f.eks. ved udkobling af en olieudskiller eller forfalskning af journaler, bør efter Kommissionens opfattelse i sig selv udløse betragtelige bøder. Tilsvarende må grov uagtsomhed, der medfører større olieudslip og betydelige skader, pålægges meget strenge straffe, hvis den tilsigtede afskrækkende virkning skal opnås. Sanktionerne vil formentlig ofte tage form af bøder, men for fysiske personer kan der i de alvorligste tilfælde også blive tale om frihedsstraf. Af hensyn til foranstaltningens effektivitet er det magtpåliggende, at juridiske personer kan stilles til ansvar, og at de kan pålægges sanktioner overalt i Fællesskabet. For nogle af medlemsstaterne kan det imidlertid være vanskeligt at indføre strafferetlige sanktioner mod juridiske personer uden at ændre nogle grundlæggende principper i deres retssystem. Derfor må medlemsstaterne have mulighed for at benytte andre sanktioner end strafferetlige, så længe de er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelserne og har en afskrækkende virkning. Der kan f.eks. være tale om administrative bøder, konfiskation af provenu, fortabelse af retten til at modtage offentlige tilskud eller støtte, anbringelse under rettens tilsyn eller retslig likvidation. Med henvisningen til folkeretten tages det i betragtning, at der på dette område kan være forskellige begrænsninger, f.eks. i artikel 230 i UNCLOS. Det påpeges også, at sanktionerne ikke nødvendigvis er knyttet til de involverede personers civile ansvar, og at der ikke kan tegnes forsikring mod sanktionerne. Det sidste punkt er ingen selvfølge i sædvanlig forsikringspraksis inden for søfart, idet pengebøder, herunder strafferetlige sanktioner ved miljøkriminalitet, kan være omfattet af den forsikringsdækning, som skibene har gennem policer i de gensidige Protection and Indemnity Clubs (som står for ca. 90% af hele verdens tonnage).

4.7. Beskyttelsesbestemmelse

Artikel 7 har nogle beskyttelsesbestemmelser, der skal sikre, at foranstaltninger, der træffes i henhold til direktivet, ikke er diskriminerende eller i øvrigt i strid med folkeretten, herunder bestemmelserne i kapitel XII, afsnit 7, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

4.8. Ledsageforanstaltninger

Reglerne om forbud mod forurening kan kun håndhæves effektivt, hvis de ledsages af praktiske foranstaltninger. Der er tale om informationsudveksling mellem medlemsstaterne og fastsættelse af fælles procedurer for overvågning og identifikation af skibe, der udtømmer forurenende stoffer, og de er allerede i mange tilfælde under oprettelse, enten i EU-regi eller på subregionalt niveau¹¹. Endvidere bør man fuldt ud udnytte den teknologi, hvorved man ved hjælp af udstyr om bord kan registrere udtømminger, mens de finder sted, og varsko de relevante personer om bord og i land; sådant udstyr kan i høj grad være med til objektivt at konstatere, om der er sket udtømming, og i hvilket omfang.

¹¹ Der tænkes især på oprettelse af et transeuropæisk dataudvekslingsnet til skibstrafikovervågning (SafeSeaNet) og på det igangværende arbejde på harmonisering af politikken for retsforfølgelse og domfældelse af dem, der overtræder bestemmelser om udtømming fra skibe, hvilket sker inden for rammerne af bekæmpelse af forurening af Østersøen (Helsinki-kommissionen) og Nordsøen (Bonn-overenskomsten). Tillige tyder forskning, som Kommissionen har finansieret, på, at sporing af olie ved hjælp af dets "fingeraftryk" kan være en meget nyttig metode til at henføre et olieudslip på havet til et bestemt skib. Se f.eks. IMO-dokument BLG 7/INF.5 og BLG 6/11.

Der er tale om informationsudveksling mellem medlemsstaterne og fastsættelse af fælles procedurer for identifikation af lovovertrædere; de er allerede i mange tilfælde under oprettelse, enten i EU-regi eller på subregionalt niveau.

4.9. Rapportering

For at Kommissionen kan sikre ensartet gennemførelse af direktivet og evaluere dets effektivitet, er det afgørende, at den underrettes om, i hvilket omfang det har været anvendt i praksis, og hvilke straffe der er idømt. Med dette for øje sender medlemsstaterne hvert tredje år Kommissionen en rapport som fastsat i artikel 9.

4.10. Udvalg og ændring

Artikel 10 og 11 henviser til det nye udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002. Ved hjælp af dette udvalg bliver det lettere bl.a. at ajourføre direktivet i takt med de stadige ændringer af Marpol 73/78-konventionen på internationalt plan.

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 Kommissionen¹²,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁴,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁵, 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 udtømning 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.

¹² EUT C ..., ..., s. ...

¹³ EUT C ..., ..., s. ...

¹⁴ EUT C ..., ..., s. ...

¹⁵ 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 offrene for forurening.
- (8) Der er behov for yderligere samarbejde mellem medlemsstaterne om at sikre, at ulovlig udtømning 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 udtømning. 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 ændringer¹⁶
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 hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, 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.

¹⁶ 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, klassifikationsselskabet 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 rammerne handlingsprogrammet for indsats i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening som fastsat i beslutning nr. 2850/2000/EF¹⁷, med henblik på at:

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

¹⁷ 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)¹⁸.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF¹⁹, 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.

¹⁸ EFT L 324 af 29.11.2002, s.1.

¹⁹ 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 udtømningshastighed 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 udtømning 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 udtømning 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 udtømning 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 udtømning, 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 udtømning 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]²⁰

(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.

²⁰ 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 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.

(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 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.

(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 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 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 søvandsindtagernes 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]²¹

(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.

²¹ 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 procedurerne 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.