



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.3.2003  
KOM(2003) 105 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET**

**Rapport til Det Europæiske Råd om opfølgning på  
virkningerne af Prestige-katastrofen**

## INDHOLD

1.	Indledning .....	4
2.	Forebyggelse: Civilbeskyttelse, søfartssikkerhed og internationale aspekter .....	5
2.1.	Civilbeskyttelse.....	5
2.1.1.	Bestemmelser om samarbejde mellem de nationale myndigheder .....	5
2.1.2.	Videnskabelig ekspertise .....	5
2.2.	Søfartssikkerhed .....	6
2.2.1.	Fremskyndet gennemførelse af de foranstaltninger, som allerede er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.....	6
2.2.1.1.	Fremskyndet oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.....	6
2.2.1.2.	Sort liste over substandardskibe .....	6
2.2.1.3.	Nødområder .....	7
2.2.1.4.	Ulige gennemførelse af ERIKA I- og ERIKA II-pakkerne i medlemsstaterne .....	7
2.2.1.5.	Statsstøtte til søtransportsektoren .....	7
2.2.1.6.	Frivillig aftale med olieselskaberne.....	8
2.2.2.	Nye forslag fra Kommissionen.....	8
2.2.2.1.	Transport af svær brændselsolie og fremskyndet udfasning af enkeltskrogede skibe 8	
2.2.2.2.	Søfarendes uddannelse og erhvervskompetence .....	9
2.2.2.3.	Strafferetlige sanktioner.....	9
2.2.3.	Europæiske initiativer på internationalt plan.....	10
2.2.3.1.	Aktiv støtte til Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).....	10
2.2.3.2.	Anmodning om anvendelse på internationalt plan af EF-lovgivningen om sikkerhed til søs .....	10
2.2.3.3.	De Forenede Nationers konvention om havret .....	10
2.2.3.4.	Bedre erstatning til ofre for forurening.....	11
2.2.3.5.	Privatretligt erstatningsansvar .....	11
3.	Mobilisering af Fællesskabets finansiering og tekniske midler til interventionerne til øjeblikkelig afhjælpning og genoprettelse af det økonomiske potentiale .....	12
3.1.	Den Europæiske Fond for Regionaludvikling.....	12

3.2.	Samhørighedsfonden .....	13
3.3.	EF-initiativ INTERREG III (tværnational del).....	13
3.4.	FIUF/støtte til skaldyrskere, akvakulturbrugere og fiskere .....	13
3.5.	Den Europæiske Unions Solidaritetsfond.....	14
3.6.	Forskning i ny teknologi.....	15
3.7.	Pilotprojekter og andre aktioner .....	15
3.8.	Forureningsbekæmpelse og genopretning af miljøet.....	16
3.8.1.	Evaluering af virkningerne for miljøet .....	16
3.8.2.	Afhjælpning af og erstatning for miljøskader.....	16
3.8.3.	Fælles udnyttelse af midlerne til bekæmpelse af forurening samt udveksling af erfaringer .....	17

#### **4. Konklusion 17**

## 1. INDLEDNING

### **En katastrofe med omfattende konsekvenser for flere lande**

Den 13. november 2002 led den enkeltskrogede olietanker Prestige havari ud for Galiciens vestkyst. Skibet, der sejlede under Bahamas' flag, var lastet med 77 000 tons svær brændselolie. De meget dårlige vejrforhold på havet vanskeliggjorde det iværksatte bjærgningsarbejde, og skibet sank den 19. november på ca. 4000 meters dybde. Der slap en stor mængde olie ud i havet på forlistidspunktet<sup>1</sup>, men siden er der løbende konstateret mere diffuse udslip. Ud over de spanske og portugisiske kyster er også de franske kyster blevet forurenede, og forureningen dér fortsætter. Det anslås, at der allerede nu er sluppet ca. 40 000 tons ud af skibets lasttanke.

Det videnskabelige udvalg, der skal rådgive den spanske regering om, hvordan vraget kan neutraliseres, har fundet frem til flere tekniske løsninger, hvoriblandt udpumpning af de resterende mængder fra tankene og brug af den såkaldte "indkapslings"-teknik, der går ud på endegyldigt at indstøbe vraget i beton. Selv om omkostningerne til disse forskellige løsninger varierer, skønner de spanske myndigheder, at der endnu vil være behov for at afholde udgifter i en størrelsesorden på 150-200 mio. EUR.

### **Hurtige reaktioner og konkret respons fra Det Europæiske Fællesskab**

Takket være en hurtig informationsindsats - allerede den 24. november mødtes Kommissionens formand Roman Prodi med den spanske premierminister J. M. Azar - opstod der straks en stor europæisk solidaritetsfølelse. Som svar på de spanske myndigheders anmodning om hjælp stillede flere medlemsstater flydespærringer, flere overvågningsfartøjer og overvågningsfly til rådighed.

Den 3. december vedtog Kommissionen en meddelelse om skærpelse af sikkerheden til søs<sup>2</sup>, som bl.a. tog sigte på at fremskynde oprettelsen af Det europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, at indføre forbud mod transport af svær brændselolie på enkeltskrogede tankskibe og at fastsætte strafferetlige sanktioner. Denne meddelelse, som er blevet oversendt til Europa-Parlamentet og Rådet, har modtaget udtalt støtte fra de to institutioner. Rådet bekræftede den 6. december (trafikministrene) og den 9. december (miljøministrene), at der var god begrundelse for den foreslåede fremgangsmåde, og betonedede, hvor hastende det var at få iværksat foranstaltningerne.

Styrende for Fællesskabets indsats er EU-solidariteten med medlemsstaterne og borgerne. Men denne solidaritet må ikke træde i stedet for en ansvarliggørelse af de tredjeparter, der i henhold til princippet om, at forureneren betaler, i første række er ansvarlige for de skader, de har foranlediget, og den må heller ikke modvirke forebyggende indsats, hverken fra medlemsstaternes eller Fællesskabets side.

### **Forelæggelse af en rapport på Det Europæiske Råds forårsmøde i overensstemmelse med mandatet fra Det europæiske Råd i København**

---

<sup>1</sup> Omkring 22 000 tons (som skal sammenholdes med de 20 00 tons, der slap ud af lasttankene fra ERIKA's samlede last på 35 000 tons).

<sup>2</sup> KOM (2002) 681 endelig udg. af 3.12.2002 om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankeren Prestige's forlis.

På Det Europæiske Råds møde i København den 12. og 13. december 2002<sup>3</sup> gentog stats- og regeringscheferne, hvad de havde konkluderet på Det Europæiske Råds møde i Nice i december 2000, nemlig at iværksættelsen af lovpakkerne ERIKA I og ERIKA II skulle fremskyndes, og Kommissionen blev anmodet om på det næste møde at fremlægge en rapport om, hvilke fremskridt der var gjort (punkt 34 i konklusionerne).

I det følgende redegøres der for de mange foranstaltninger, der allerede er iværksat eller skal iværksættes på fællesskabsplan eller i medlemsstaterne. Rapporten behandler og udbygger de punkter, som formanden for Kommissionen Roman Prodi opstillede i den skrivelse, han den 17. januar 2003 stiledede til Costantinos Simitis, formanden for Det Europæiske Råd, og som han har oversendt til de øvrige stats- og regeringschefer. Disse punkter er samlet om de forebyggende aspekter på den ene side og aspekterne vedrørende erstatning for og udbedring af skaderne på den anden side.

## **2. FOREBYGGELSE: CIVILBESKYTTELSE, SØFARTSSIKKERHED OG INTERNATIONALE ASPEKTER**

### **2.1. Civilbeskyttelse**

#### *2.1.1. Bestemmelser om samarbejde mellem de nationale myndigheder*

De samarbejdsforanstaltninger, der er indført inden for de seneste måneder, har gjort det muligt via Kommissionens beredskabscenter<sup>4</sup> øjeblikkeligt at reagere på de spanske myndigheders anmodninger om assistance i form af forureningsbekæmpelsesmidler. Kommissionen har derved fremmet den assistance, som de øvrige medlemsstater har ydet: 14 specialfartøjer fra 8 forskellige europæiske lande, næsten 20 km flydespærringer og flere specialiserede overvågningsfly er stillet til rådighed.

***Udestående: at videreføre tilrådighedsstillelsen af assistencemidler gennem Kommissionens beredskabscenter***

***Ansvarlige: Kommissionen og medlemsstaterne***

#### *2.1.2. Videnskabelig ekspertise*

Det Fælles Forskningscenter har bidraget med teknisk og videnskabelig ekspertise til analyse af virkningerne af katastrofen på basis af de første satellitbilleder fra Den Europæiske Rumorganisation. Desuden har det oprettet en samordningsstruktur med henblik på hurtig ydelse af assistance i tilfælde af større ulykker, der falder ind under Kommissionens beføjelser vedrørende civilbeskyttelse.

Derudover har Kommissionen meddelt de spanske myndigheder navnene på eksperter, der kan indgå i det videnskabelige udvalg, som de spanske

<sup>3</sup> Konklusioner fra formandsskabet - dok. 15917/02 af 29. 1. 2003.

<sup>4</sup> Rådets beslutning af 23. oktober 2001 om indførelse af en fællesskabsordning til fremme af styrket samarbejde om indsatser på civilbeskyttelsesområdet (2001/792/EF, Euratom).

myndigheder havde oprettet for at få etableret en videnskabelig database med de foranstaltninger, der skulle træffes.

***Udestående: at indsamle oplysninger om opfølgningen på den liste over eksperter, der kan mobiliseres til det videnskabelige udvalg.***

***Ansvarlig: den berørte medlemsstat***

## **2.2. Søfartssikkerhed**

### **2.2.1. Fremskyndet gennemførelse af de foranstaltninger, som allerede er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet**

#### **2.2.1.1. Fremskyndet oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.**

Oprettelsen af det europæiske agentur, der har til opgave at sørge for, at fællesskabsreglerne vedrørende sikkerheden til søs gennemføres med større effektivitet, er blevet fremskyndet af Kommissionen, som har besluttet midlertidigt at stille sine lokaler til rådighed, indtil Rådet træffer beslutning om, hvor agenturet skal have sit sæde.

Den 4. december traf bestyrelsen en række såvel administrative som tekniske afgørelser for hurtigt at gøre agenturet operationelt. Den 29. januar 2003 blev der udnævnt en administrerende direktør, som for tiden er i gang med at ansætte personale og tilrettelægge den administrative struktur.

En præcisere fastlæggelse og udbygning af agenturets beføjelser er under overvejelse, således at det kan tilrettelægge indkøb eller leje af fartøjer med avanceret teknologisk udstyr eller andre midler til indsats mod forurening til brug i EU's tjeneste. Gevinsten ved et sådant initiativ vil bestå i, at der i forhold til den nuværende situation bliver en supplerende indsatskapacitet til rådighed. Alle beslutninger vil blive truffet med henblik på at opnå den størst mulige effektivitet med den bedst mulige udnyttelse af budgettet. Allerede nu er der fastsat en finansiering i APS 2004, som Kommissionen vedtog den 5. marts 2003<sup>5</sup>. Disse aktiviteter vil blive udbygget i samordning med Kommissionens civilbeskyttelsesordning.

***Udestående: at fastlægge agenturets sæde og bekræfte dets aktivitet***

***Ansvarlig: Rådet***

***Præcisere og udvide agenturets beføjelser.***

***Ansvarlig: Kommissionen (fremlæggelse af et forslag)***

#### **2.2.1.2. Sort liste over substandardskibe**

Kommissionen opstillede i december 2002 en foreløbig sort liste over substandardskibe. Det drejer sig om en vejledende liste over skibe, som ville være forbudt, hvis bestemmelserne i ERIKA I-pakken havde været i kraft.

---

<sup>5</sup> KOM (2003)83 af 5.3.2003 om den årlige politiske strategi for 2004.

### 2.2.1.3. Nødområder

Kommissionen indkaldte medlemsstaterne til et første møde den 31. januar 2003 for at fremskynde udpegelsen af nødområder, der som foreskrevet i direktivet vedrørende trafikovervågningssystemet for skibsfarten skal modtage nødstedte skibe i de farvande, som henhører under deres jurisdiktion. Mødet gjorde det muligt at se indgående på indholdet af de nationale planer og nødområderne for skibe i nød.

***Udestående: indgivelse af relevant dokumentation, der er nødvendig, for at der inden den 1. juli 2003 kan opstilles nationale nødplaner og udpeges nødområder.***

***Ansvarlige: medlemsstaterne***

### 2.2.1.4. Ulige gennemførelse af ERIKA I- og ERIKA II-pakkerne i medlemsstaterne

Prestige-ulykken bekræfter, at Kommissionen havde gode grunde til at foreslå de to sæt lovgivningsmæssige forslag ERIKA I-pakken (marts 2000) og ERIKA II-pakken (december 2000). Hvis de foranstaltninger, som EU har vedtaget, havde været i kraft, ville Prestige have været taget ud af drift, inden ulykken skete.

Der bør mindes om, at i henhold til disse lovgivningsmæssige forslag skal medlemsstaterne inden den 22. juli 2003 have gennemført direktiverne vedrørende havnestatskontrol og klassifikationsselskaber og inden den 5. februar 2004 direktivet vedrørende trafikovervågningssystemet for skibsfarten. Forordningen vedrørende de første udfasninger af enkeltskrogede olietankere har været gældende siden den 1. januar 2003.

Ifølge de oplysninger, som Kommissionen har modtaget, er processen langtfra afsluttet i de fleste medlemsstater. Medlemsstaterne havde forpligtet sig til at fremskynde disse foranstaltninger på Det Europæiske Råds møder i Nice og København, men indtil videre har kun tre medlemsstater, nemlig Tyskland, Danmark og Spanien, meddelt Kommissionen deres nationale gennemførelsesbestemmelser.

***Udestående: generel gennemførelse af direktiverne***

***Ansvarlige: medlemsstaterne***

### 2.2.1.5. Statsstøtte til søtransportsektoren

Der kan på bestemte betingelser gives tilladelse til at yde statsstøtte til søtransportsektoren<sup>6</sup>, bl.a. for at øge sikkerheden om bord på skibe, og til at forsyne skibe med bedre udstyr end krævet efter de gældende standarder for

<sup>6</sup> EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 205 af 5.7.1997) og meddelelse KOM (1993)66 af 20.2. 1993.

sikkerhed og miljø<sup>7</sup>. Støtte til skibsbygningssektoren er endnu mere begrænset, idet den normalt er uforenelig med traktaten.

Støtte til fremskyndet ophugning kan ligeledes tillades, forudsat at støtten afspejler det økonomiske tab, som ejeren lider. Der er ét fortilfælde på området, idet Italien, som det er lykkedes at udforme et system, der tager sigte på frivillig udfasning af enkeltskrogede skibe, især de ældste, opnåede godkendelse i 2002. Dette kunne indebære en mulighed, som interesserede medlemsstater burde undersøge.

Under alle omstændigheder skal Kommissionen i hvert enkelt tilfælde undersøge anmodningerne på grundlag af en anmeldelse fra medlemsstaterne, især skal den foretage en meget grundig vurdering af virkningerne på konkurrencen.

***Udestående: undersøgelse af eventuelle anmodninger fra medlemsstaterne.***

***Ansvarlig: Kommissionen***

#### 2.2.1.6. Frivillig aftale med olieselskaberne

Rådet (trafikministrene) anmodede den 6. december medlemsstaterne om at indgå aftaler med de relevante erhvervsgrøner for at sikre transport af høj kvalitet og få fjernet gamle, enkeltskrogede tankskibe fra transporten af svær brændselsolie. Rådet opfordrede også Kommissionen til at udforme en standardaftale. Med henblik herpå har Europa-Kommissionen siden december 2002 og januar 2003 haft drøftelser med de europæiske olieselskaber for at fastlægge en "adfærdskodeks".

En sådan aftale kunne fremskynde anvendelsen af foranstaltningerne vedrørende forbud mod transport af svær brændselsolie på enkeltskrogede olietankere, uden at man skulle afvente afslutningen på en lovgivningsproces. Frem for alt ville den også gælde for skibe i transit gennem den eksklusive økonomiske zone, dvs. skibe, som ikke er chartret af europæiske olieselskaber, da de internationale regler ikke tillader, at fællesskabsforskrifterne kun gælder for skibe, der anløber havne i EU.

Men de europæiske olieselskaber har hidtil stillet sig meget tøvende over for at indgå frivillige aftaler og har givet udtryk for, at de foretrækker retsforskrifter, der sikrer ligebehandling i forhold til konkurrerende olieselskaber i tredjelande.

#### 2.2.2. *Nye forslag fra Kommissionen*

##### 2.2.2.1. Transport af svær brændselsolie og fremskyndet udfasning af enkeltskrogede skibe

Kommissionen sendte den 20. december 2002 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til forordning, hvori det bl.a. foreslås:

---

<sup>7</sup> EF-rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EFT C 37 af 3.2.2001).



- at forbyde adgang til havne, offshoreterminaler og ankerpladser i EU for enkeltskrogede olietankskibe, der transporterer svære olieprodukter, uanset under hvilket flag de sejler
- at fastsætte en fremskyndet tidsplan for total udfasning af enkeltskrogede olietankere.

***Udestående: at opnå forbud mod transport af svær brændselsolie om bord på enkeltskrogede skibe og en fremskyndet udfasning af disse olietankere.***

***Ansvarlige: Europa-Parlamentet og Rådet (fuld enighed ved afslutningen på det græske formandskab).***

#### 2.2.2.2. Søfarendes uddannelse og erhvervskompetence

Kommissionen forelagde den 13. januar 2003 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til direktiv, der vedrører anerkendelse af søfarendes beviser for erhvervskompetence med det formål at sikre et minimumsuddannelsesniveau, og som der skulle kunne opnås politisk enighed om i Rådet (trafikministrene) i marts 2003.

Forslaget fastlægger en fællesskabsordning for anerkendelse af beviser for erhvervskompetence med det formål at sikre et passende uddannelses- og kvalifikationsniveau hos søfarende fra tredjelande, der arbejder om bord på skibe, som sejler under EU-medlemsstaternes flag.

***Udestående: at få vedtaget forslaget til direktivet vedrørende anerkendelse af søfarendes beviser for erhvervskompetence.***

***Ansvarlige: Europa-Parlamentet og Rådet***

#### 2.2.2.3. Strafferetlige sanktioner

Til opfølgning på anmodningen fra Det Europæiske Råd i København og uden at udelukke muligheden for andre lovgivningsmæssige initiativer er Kommissionen netop i færd med at vedtage et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om forurening fra skibe og indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner. Forslaget omfatter ulovlige olieudslip og større olieforureninger.

Dette forslag vedrører hele ansvarskæden (rederi, befragter, klassifikationsselskab osv.) og udfylder hullerne i fællesskabslovgivningen om forsætlig eller utilsigtet forurening fra skibe. Ophavsmændene til sådanne forureninger vil ikke længere kunne fralægge sig deres ansvar.

***Udestående: efter Kommissionens vedtagelse af direktivforslaget om indførelse af en ordning med strafferetlige sanktioner mod ophavsmænd til forureninger til søs, skal der opnås enighed***

***Ansvarlige: Europa-Parlamentet og Rådet (politisk enighed ved afslutningen på det græske formandskab).***

### 2.2.3. *Europæiske initiativer på internationalt plan*

Kun 34% af verdensflåden kontrolleres af europæiske rederier, hvoraf en stor del er registreret under tredjelandes flag og henhører dermed under tredjelandes jurisdiktion. I skrivelsen til Costantinos Simitis mindede kommissionsformand Roman Prodi om, hvor vigtigt det er for EU at kunne foretage en gennemgribende omlægning af sin politik over for lande, der er politisk ansvarlige for de økonomisk og miljømæssigt katastrofale følger af olieforureninger, især dem, der tilbyder bekvemlighedsflag, eller som i mangel af kontrol tillader, at farlige, uegnede skibe ustraffet kan sejle rundt i internationale farvande. Han foreslog specielt, at Kommissionen skulle foreslå Rådet at gribe direkte ind over for disse lande, hvoraf hovedparten har snævre forbindelser med EU.

#### 2.2.3.1. Aktiv støtte til Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

Kommissionen rettede den 9. april 2002 en henstilling til Rådet med henblik på Det europæiske Fællesskabs tiltrædelse af IMO, således at EU ville kunne lægge hele sin vægt ind ved udformningen og vedtagelsen af skærpede internationale regler for sikkerheden til søs. Som gentaget på Det Europæiske Råds møde i København bør EU fortsat spille en ledende rolle i de internationale bestræbelser på at forfølge de mål, der er fastlagt for sikkerheden til søs, især inden for rammerne af IMO.

***Udestående: hurtig behandling af dette forslag***

***Ansvarlig: Rådet***

#### 2.2.3.2. Anmodning om anvendelse på internationalt plan af EF-lovgivningen om sikkerhed til søs

Inden for rammerne af de aftaler, som knytter de lande, der grænser op til EU, især Rusland og partnerlandene i Middelhavsområdet, har Kommissionen anmodet disse om at vedtage foranstaltninger svarende EU's foranstaltninger om forbud mod transport af svær brændselsolie og fremskyndet udfasning af enkeltskrogede olietankere.

***Udestående: at fortsætte forhandlingerne med tredjelande og forhandle med Rusland om vilkår for sejlads med olietankere i ishavsområder.***

***Ansvarlige: Kommissionen og medlemsstaterne***

#### 2.2.3.3. De Forenede Nationers konvention om havret

EU bør tage initiativ til at foreslå en revision af FN's konvention om havret, således at kyststater bedre vil kunne beskytte sig, herunder i den 200 miles eksklusive økonomiske zone, mod de risici, der er forbundet med transit af skibe, som udgør en fare for miljøet, og som ikke overholder sikkerhedsnormerne.

***Udestående: at opnå forhandlingsmandat fra Rådet med henblik på revision af konventionen***

***Ansvarlig: Kommissionen***

***I mellemtiden vil der være behov for en samordnet indsats fra EU for at støtte de anmodninger, som bl.a. Frankrig har fremsat, om en hurtig forelæggelse i IMO med henblik på identifikation og beskyttelse af områder, der er særlig sårbare, især på grund områdernes ressourcer og trafikens særlige karakter.***

***Ansvarlige: medlemsstaterne***

#### 2.2.3.4. Bedre erstatning til ofrene for forurening

Der vil blive afholdt en diplomatisk konference i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i tidsrummet fra den 12.-16. maj 2003 med henblik på indførelse af et tredje niveau for erstatning til ofre for olieforurening.

Kommissionen har sammen med Frankrig og Spanien sendt IMO et dokument, der tager sigte på at få hævet tærskelværdien for, hvornår et rederi mister retten til at begrænse sit erstatningsansvar, fra 185 mio. EUR til 1 milliard EUR.

***Udestående: at opnå støtte fra alle medlemsstaterne til dette spørgsmål i IMO.***

***Ansvarlige: medlemsstaterne***

***I mangel heraf bør der stiles mod øjeblikkelig vedtagelse af forslaget til forordning om indførelse af en særlig europæisk fond på 1 milliard EUR i overensstemmelse med den forpligtelse, som Rådet indgik den 6. december 2002, og oprettelse af denne fond inden udgangen af 2003.***

***Ansvarlig: Rådet***

#### 2.2.3.5. Privatretligt erstatningsansvar

Kommissionen har foreslået, at man inden for rammerne af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening ændrer den internationale erstatnings- og ansvarsordning, således at de ansvarlige finansielt kan drages til ansvar i tilfælde af forurening.

På møderne den 3. og 7. februar 2003 blev der afgivet positiv udtalelse om behovet for en revision af det privatretlige erstatningsansvar, uden at der dog var tale om retningslinjer og tidsplan for en revision.

***Udestående: aktiv støtte til medlemsstaterne vedrørende dette spørgsmål i IMO***

***Ansvarlige: medlemsstaterne***

***I mangel heraf vil Kommissionen foreslå et system for skadeserstatning og ansvar, der skal gælde for det udvidede EU.***

### **3. MOBILISERING AF FÆLLESSKABETS FINANSIERING OG TEKNISKE MIDLER TIL INTERVENTIONERNE TIL ØJEBLIKkelig AFHJÆLPNING OG GENOPRETTELSE AF DET ØKONOMISKE POTENTIAL**

#### **3.1. Den Europæiske Fond for Regionaludvikling**

Hvad angår foranstaltninger til afhjælpning af virkningerne af olieforureningen i de forskellige regioner i de berørte medlemsstater, kan de pågældende myndigheder anmode EFRU om at samfinansiere foranstaltninger inden for grænserne af de samlede midler, som er afsat for perioden 2000-2006, under overholdelse af prioriteterne for økonomisk udvikling og med undtagelse af de omkostninger, der dækkes af forsikringsselskaberne.

**Mål 1:** De ansvarlige myndigheder for det operationelle program (OP) Galicien (2000-2006) anvender en eksisterende foranstaltning i OP til at samfinansiere rensningen af visse strande. Anvendelsen af andre foranstaltninger til at bekæmpe virkningerne af katastrofen - ikke kun for miljøet - er også mulig, idet den forvaltende myndighed kan ændre programtillægget, så der afsættes flere midler til denne form for foranstaltninger inden for de beløbsgrænser, der er afsat pr. prioritet i programmet. Kommissionen er indstillet på at bistå Spanien med at gennemføre en meget hurtig omprogrammering af strukturfondene. Denne beslutning kan først træffes, når der foreligger yderligere viden om de tekniske løsninger, der skal anvendes i forbindelse med vraget og rensningen af visse kyststrækninger, hvortil adgangen er vanskelig, samt om de dertil hørende udgifter.

**Mål 2:** For at afhjælpe virkningerne af olieforureningen på kysten kan der anvendes midler fra EFRU til rensning af strande, på betingelse af at disse zoner er støtteberettigede i henhold til regionens programmer for "mål 2.". For Aquitaine-regionen gælder dette for den baskiske kyst med undtagelse af strandene i Biarritz. Med hensyn til kysten i Poitou Charente-regionen er den i stort omfang støtteberettiget under dette mål 2. Derudover kan programmet for "mål 2" straks anvendes til finansieringen af kampagner til støtte for turismen i hele regionen.

*Udestående: eventuel vedtagelse af operationelle programmer.*

*Ansvarlige: de berørte medlemsstater/kompetente myndigheder (ansøgning) - Kommissionen (godkendelse).*

### **3.2. Samhørighedsfonden**

Hvis de spanske myndigheder ønsker det, vil der kunne ydes støtte fra Samhørighedsfonden efter fondens sædvanlige procedurer til arbejder i forbindelse med vraget, som befinder sig i den spanske eksklusive økonomiske zone. Selv om Spaniens miljøprioriteter for perioden 2000-2006 begrænser sig til sektorer som affald, oprensning og forsyning, er der tidligere blevet samfinansieret mange projekter til genoprettelse af kystområder i dette land. Derfor vil Kommissionen efter en gennemgang kunne acceptere en ændring af programmet og vedtage de tilsvarende projekter, hvis de spanske myndigheder anmoder herom. Det beløb, der er tildelt Spanien i henhold til denne fond og for perioden 2000-2006, som der endnu ikke er indgået forpligtelser for, beløber sig til ca. 6 200 mio. EUR.

*Udestående: Kommissionens eventuelle tilpasning af programmet efter en anmodning fra den berørte medlemsstat.*

*Ansvarlige: Den berørte medlemsstat (ansøgning) - Kommissionen (godkendelse).*

### **3.3. EF-initiativ INTERREG III (tværnational del)**

Kommissionen har meddelt de berørte medlemsstater, der grænser op til Atlanterhavet om, at foranstaltninger til forebyggelse, kontrol og genoprettelse, f.eks. i form af konsolidering af eller udpumpning fra Prestige's lastetanke, ville kunne være støtteberettigede inden for rammerne af de tværnationale INTERREG-programmer (finansieret af EFRU), idet disse foranstaltninger har en klar tværnational karakter. Disse programmer, som allerede giver mulighed for finansiering af sådanne aktioner op til et beløb på 23 mio. EUR, vil kunne revideres i det omfang, dette er nødvendigt.

*Udestående: mulighed for at anvende de eksisterende foranstaltninger op til et beløb på 23 mio. EUR.*

*Ansvarlige: De berørte medlemsstater.*

*Derudover eventuelt tilpasning af programmerne.*

*Ansvarlige: De berørte medlemsstater (ansøgning) - Kommissionen (godkendelse).*

### **3.4. FIUF/støtte til skaldyrsfiskere, akvakulturbrugere og fiskere**

Rådet vedtog den 20. december 2002 en forordning om særforanstaltninger for at yde erstatning til den spanske fiskeri-, skaldyrs- og akvakultursektor for de tab, olieudslippet fra Prestige har forårsaget. Den giver især personer og virksomheder inden for den spanske skaldyrs- og akvakultursektor

mulighed for at være omfattet af den støtte til midlertidigt ophør med aktiviteter, som hidtil var forbeholdt fiskere. Beskadede fiskeredskeer og akvakulturanlæg vil ligeledes kunne repareres eller genopbygges med støtte fra det finansielle instrument til udvikling af fiskeriet (FIUF).

Fællesskabet har også givet Spanien tilladelse til at anvende en del af de finansielle midler (30 mio. EUR), der skyldes den manglende fiskeriaftale med Marokko, til at supplere de disponible midler.

***Udestående: såfremt omfanget af skaderne bekræftes, er Kommissionen parat til at forelægge Rådet et forslag - svarende til det forslag, der er forelagt for Galicien - med henblik på de berørte franske regioner, således at anvendelsesområdet for de eksisterende bestemmelser inden for rammerne af de eksisterende tilskud for FIUF, udvides***

***Ansvarlig: den berørte medlemsstat.***

### **3.5. Den Europæiske Unions Solidaritetsfond**

Den Europæiske Unions Solidaritetsfond (EUSF) blev oprettet i 2002 for hurtigt at kunne yde hjælp til befolkninger eller områder, der rammes af naturkatastrofer. Det skal undersøges, om Prestige-katastrofen er støtteberettiget i henhold til denne fond<sup>8</sup>.

En intervention af det omfang som der er ansøgt om, vil nødvendiggøre en ændring af retsgrundlaget, og Kommissionen er parat til at foreslå dette for Rådet. Ændringen vil gå i retning af det oprindelige forslag fra Kommissionen, som blev forelagt i september 2002 og vil eventuelt kunne vedrøre: Solidaritetsfondens dækning af katastrofer af teknologisk eller miljømæssig oprindelse, sænkning af interventionstærsklen (som på nuværende tidspunkt er på 3 mia. EUR eller 0,6% af den berørte stats bruttonationalindkomst) samt udvidelse af de støtteberettigede foranstaltninger der er defineret i forordningens artikel 3, så de også omfatter forebyggende foranstaltninger der skal mindske skaderne efter en igangværende eller truende katastrofe.

---

<sup>8</sup> Rådets forordning (EF) nr. ° 2012/2002 af 11.11.2002 om oprettelsen af Den Europæiske Unions Solidaritetsfond.

*Udestående: undersøgelse af, hvorvidt den af de spanske myndigheder indsendte ansøgning er støtteberettiget, og forslag til en ændring af forordningen om EUSF eller, i mangel heraf, forslag til oprettelse af et specifikt instrument.*

*Ansvarlige: den berørte medlemsstat (supplerende oplysninger) og Kommissionen (undersøgelse og forslag).*

### 3.6. Forskning i ny teknologi

Fremover er forskningsaktiviteter vedrørende undersøgelse af de miljømæssige virkninger indeholdt i det udvalgte tema "Globale miljøændringer og økosystemer" i det sjette rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration.

Fra og med 2003 dækker arbejdsprogrammet forbindelserne mellem samfund, økonomi, biodiversitet og levesteder samt bekæmpelses- og restaureringsstrategier. I 2004 vil det give mulighed for at udvikle modeller til måling af miljøforureningens indvirkning på vand og marine økosystemer.

*Udestående: forslag om at udvide arbejdsprogrammet 2004 til at omfatte nye forskningsaktiviteter, der tager sigte på håndtering af skibsvrag, som indeholder forurenende produkter (indsatsområde "Bæredygtig overfladetransport"), og at udvide begrebet køretøjers livscyklus til stadiet for håndtering af skibsvrag i tilfælde af uheld (område, der på nuværende tidspunkt kun omfatter vedligeholdelse og inspektion af køretøjer til overfladetransport).*

*Ansvarlig: Kommissionen<sup>9</sup>.*

### 3.7. Pilotprojekter og andre aktioner

Formanden for Kommissionen Romano Prodi nævnte i sin skrivelse af 17. januar 2003 muligheden for at gennemføre andre fællesskabsaktioner på kort og mellemlangt sigt, som kan støtte de berørte medlemsstaters bestræbelser på at afhjælpe katastrofen, f.eks. pilotprojekter eller andre specifikke aktioner. Gennemførelsen af pilotprojekter kræver ikke forudgående vedtagelse af et retsgrundlag. Men de kan højst opføres på budgettet i to regnskabsår, og det samlede beløb må ikke overstige 32 mio. EUR pr. år, uanset udgifts- eller indsatsområde.

Kommissionen vil ligeledes støtte initiativer<sup>10</sup>, der går ud på at øge innovation og forskning inden for skibsbygnings- og skibsreparationssektoren og at fremme højere miljø- og sikkerhedsstandarder.

<sup>9</sup> Indførelsen af de foreslåede indsatsområder er imidlertid afhængig af godkendelse i programudvalgene, og de finansierede projekter skal udvælges som led i de evalueringer, der finder sted inden for rammerne af forslagsindkaldelserne.

<sup>10</sup> F.eks. "Leadership 2015".

***Udestående: mulighed for, at en europæisk institution (Kommissionen, Europa-Parlamentet, Rådet) kan foreslå pilotprojekter vedrørende dette emne.***

### **3.8. Forureningsbekæmpelse og genopretning af miljøet**

#### **3.8.1. Evaluering af virkningerne for miljøet**

Inden for rammerne af samarbejdet på dette område, hvortil der er afsat meget beskedne budgetmidler, påtænker Kommissionen at bidrage med et beløb på 300 000 EUR til finansieringen af evaluering og kontrol med olieforureningens virkninger for miljøet.

***Udestående: forelæggelse af et forslag og en anmodning om medfinansiering.***

***Ansvarlig: den berørte medlemsstat.***

#### **3.8.2. Afhjælpning af og erstatning for miljøskader**

Inden juni 2003 vil Kommissionen foretage en evaluering af de nuværende lovgivningsmæssige og politiske instrumenter, bl.a. vedrørende miljøet, men også på områder som sundhed, forskning, fiskeri og regionaludvikling, med henblik på at fastslå, om instrumenterne skal tilpasses for at mindske risikoen for at se en gentagelse af sådanne ulykker og af de skader, de forårsager (øjeblikkeligt eller på længere sigt). Især kan det i betragtning af, at den nuværende internationale ordening ikke indeholder bestemmelser om en passende erstatning for miljøskader, vise sig nødvendigt at indføre andre foranstaltninger i relation til skader på miljøet.

Kommissionen vedtog den 23. januar 2002 et forslag til direktiv om erstatning for miljøskader, når en ulykke ikke er dækket af en international konvention, der er gældende i de berørte medlemsstater<sup>11</sup>.

***Udestående: iværksættelse af evalueringen af de lovgivningsmæssige og politiske instrumenter inden for rammerne af strategien til at beskytte og bevare havmiljøet<sup>12</sup>.***

***Ansvarlig: Kommissionen***

***Godkendelse af direktivforslaget vedrørende erstatning for skader på miljøet, når en ulykke ikke er omfattet af en international konvention, der er gældende i de berørte medlemsstater.***

***Ansvarlige: Europa-Parlamentet og Rådet.***

<sup>11</sup> KOM (2002) 17 af 23.01.2002.

<sup>12</sup> KOM (2002) 539 af 02.10.2002.



3.8.3. *Fælles udnyttelse af midlerne til bekæmpelse af forurening samt udveksling af erfaringer*

I henhold til konklusionerne fra Rådet (miljøministrene) den 9. december 2002 har Kommissionen arbejdet på at etablere et netværk for udveksling af erfaringer vedrørende olieforurening. Dette netværk, som er i færd med at blive etableret, vil gøre det muligt at stille nationale eksperter til rådighed for andre medlemsstater med henblik på at forbedre deres kompetence, sammenligne de forskellige teknikker, der anvendes til forureningsoprensning, at undersøge de fremgangsmåder, der anvendes i andre beredskabsordninger eller kompetente organer.

***Udestående: godkendelse af en afgørelse med henblik på at sikre finansieringen af dette netværk til udveksling af erfaringer (marts-april 2003).***

***Ansvarlig: Kommissionen (marts-april 2003).***

**4. KONKLUSION**

Denne rapport viser Europa-Kommissionens beslutsomhed med hensyn til i samarbejde med medlemsstaterne at mobilisere alle finansielle og tekniske midler for at bistå ofrene for Prestige-forliset.

Kommissionen har også til hensigt at give Den Europæiske Union de nødvendige værktøjer, så den i fremtiden kan sikre sig mod sådanne ulykker gennem en passende lovgivning og en årvågen international indsats.

Den vil i de fremtidige lovgivningsmæssige og administrative forslag bestræbe sig på at følge en sammenhængende strategi for forebyggelse, afhjælpning og sanktioner og inddrage alle berørte aktører heri.