KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 6.12.2000
KOM(2000) 802 endelig

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

OM DEN ANDEN PAKKE AF FÆLLESSKABSFORANSTALTNINGER VEDRØRENDE SØFARTSSIKKERHED FORANLEDIGET AF OLIETANKSKIBET ERIKA'S FORLIS

Forslag til

EUROPA-PARLAMANTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten

Forslag til

EUROPA-PARLAMANTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger

Forslag til

EUROPA-PARLAMANTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

OM DEN ANDEN PAKKE AF FÆLLESSKABSFORANSTALTNINGER VEDRØRENDE SØFARTSSIKKERHED FORANLEDIGET AF OLIETANKSKIBET ERIKA'S FORLIS

Olietankeren ERIKA's forlis ud for den franske kyst i december 1999 gav stødet til en fornyet indsats for at skærpe den europæiske politik for søfartssikkerhed. Kun ca. tre måneder efter denne ulykke, nemlig den 21. marts 2000, vedtog Kommissionen en « Meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport» med forslag til konkrete foranstaltninger til at undgå gentagelser af denne slags ulykker.

Det Europæiske Råd i Biarritz ønskede, at der snarest blev vedtaget en første "Erika-pakke", og opfordrede Kommissionen til hurtigst muligt at foreslå en yderligere pakke af foranstaltninger, som skulle lovforslagene fra den 21. marts 2000.

I- Gennemgang af de forslag, der er til behandling i Rådet og Europa-Parlamentet

- En gennemgribende ændring af direktivet om havnestatskontrol med henblik på **at skærpe kontrollen i havnene,** som er utilstrækkelig under de nuværende omstændigheder. Som de vigtigste punkter i forslaget kan nævnes forbud mod skibe, der ikke opfylder standarderne (oprettelse af en "sortliste" over skibe, der ikke længere må besejle EU' farvande), og skærpelse af tilsynet med potentielt farlige skibe, herunder olietankere. Disse ændringer vil medføre, at det personale, der står for kontrollen i medlemsstaternes havne, skal udvides.

- En ændring af direktivet om **klassifikationsselskaber,** hvortil medlemsstaterne delegerer en stor del af deres kontrolbeføjelser. Ændringen går ud på at skærpe kontrollen med disse selskabers virksomhed.

- Et forslag til forordning om indførelse af et generelt forbud mod **enkeltskrogede olietankskibe** efter samme tidsplan som USA. Dette vil fremskynde indførelsen af dobbeltskrogede tankskibe, som giver en bedre beskyttelse mod forurening i ulykkestilfælde. Efter denne tidsplan skal de fleste tankskibskategorier være dobbeltskrogede i 2010.

Kommissionen gjorde på transportrådets møde den 2. oktober opmærksom på, at det må undgås, at en svækkelse af dens forslag om havnestatskontrol medfører, at antallet af potentielt farlige skibe, som skal underkastes skærpet obligatorisk kontrol i EU's havne, ville blive halveret, hvilket vil blive tilfældet, hvis formandskabets kompromis vedtages.

Hvad angår forslaget til forordning om **dobbeltskrogede tankskibe,** blev der som følge af et fælles tiltag i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i oktober 2000 nået til enighed om en revision af de internationale regler på området. Sådanne reviderede regler, som er i tråd med dem, EU ønsker at indføre, ventes vedtaget af IMO i april 2001. På denne baggrund bør Rådet vedtage en fælles holdning på sit møde den 21. december, for at der under alle omstændigheder kan indføres fællesskabsforskrifter inden vedtagelsen af IMO-forskrifter, da dette kan tage adskillige år.

Fællesskabsinstitutionerne bør fremskynde deres arbejde, så Det Europæiske Råd i Nice sidst på året kan fastslå, at der er enighed om disse tre forslag. Efter kemikalietankskibet Ievoli Sun's forlis den 31. oktober 2000 har Rådets formand og Europa-Parlamentets formand på ny opfordret til hurtig vedtagelse af disse foranstaltninger.

II - Næste pakke af foranstaltninger til varig forbedring af sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs

1) Foranstaltninger, der skal forbedre søfartssikkerheden og forebygge forurening fra skibe

Sikker søfart i de europæiske farvande er af afgørende betydning, idet 90% af samhandlen mellem EU og tredjelandene foregår på havet. Risikoen for ulykker som følge af den stærke søtrafik på de vigtigste søruter er særlig stor i visse områder som f.eks. Den Engelske Kanal og Gibraltarstrædet. I øvrigt kan konsekvenserne af søulykker - der også kan indtræffe uden for stærkt trafikerede områder (som ved Erika-ulykken) - være katastrofale for økonomien og miljøet i de berørte medlemsstater.

Selv efter vedtagelsen af den første pakke af foranstaltninger vil skibe, der ikke opfylder standarderne, kunne undslippe kontrol i EU. I øvrigt giver direktiv 93/75/EØF, hvorefter der er meldepligt for skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods, ikke tilstrækkelig mulighed for at identificere og overvåge skibene, herunder dem, der sejler langs de europæiske kyster. Det er derfor vigtigt, at EU skaffer sig midler til bedre at kunne overvåge og kontrollere skibstrafikken langs de europæiske kyster og til at gribe effektivt ind i kritiske situationer.

Forslaget går navnlig ud på:

- at forbedre identifikationen af skibe, der har europæiske havne som bestemmelsessted, og overvågningen af alle skibe, der besejler stærkt trafikerede eller farlige områder, og at forpligte disse skibe til at være udstyret med transpondere (automatiske identifikationssystemer), så de til stadighed kan overvåges af søfartsmyndighederne

- at udvide de gældende indberetningsforpligtelser i henhold til direktiv 93/75/EØF til også at omfatte andet farligt eller forurenende gods, herunder navnlig bunkerolie, i betragtning af den særlige forureningsrisiko ved disse produkter

- at forenkle og harmonisere procedurerne for udveksling og udnyttelse af oplysninger om farlige eller forurenende skibslaster, bl.a. gennem et elektronisk dataudvekslingssystem

- at forpligte skibe, der anløber EU's havne, til at være udstyret med en sort kasse ("black box", der registrerer skibets manøvrer), som kan lette opklaringen af ulykker og derved forbedre forebyggelsen af sådanne ulykker. Forpligtelsen til at have sådanne sorte kasser om bord vil blive indført tidligere og vil være mere omfattende end IMO-standarderne (lastskibe og skibe i indenrigsfart).

- at fremme udviklingen af fælles databaser og netsamarbejde mellem de centre, der har til opgave at håndtere oplysninger, som indsamles i henhold til direktivet.

- at sikre strengere overvågning af skibe, der indebærer særlig risiko for søfartssikkerheden og miljøet, og kræve udveksling af oplysninger om disse skibe

mellem medlemsstaterne, så disse vil være i stand til at opdage farlige situationer hurtigere og træffe forebyggende indgreb mod de pågældende skibe

- at styrke medlemsstaternes interventionsmuligheder i kraft af deres status som kyststater i tilfælde af risiko for ulykker eller forurening ud for deres kyster (territorialfarvande og åbent hav). Medlemsstaterne vil således kunne beordre skibe, der udgør en trussel mod deres kyster, at forlade farvandet, pålægge skibets fører at bringe forureningsfaren til ophør, bringe evalueringseksperter om bord eller påbyde lodsning eller slæbning af skibet

- at påbyde medlemsstaterne at træffe foranstaltninger til, at skibe kan søge nødhavn i tilfælde af overhængende fare, og forbyde skibe at forlade havnene i tilfælde af exceptionelle vejrforhold, der indebærer alvorlig risiko for sikkerheden eller miljøet.

2) Forbedring af den gældende ordning for erstatningsansvar og skadeserstatning ved forureningsulykker

Siden 1970'erne har det internationale samfund inden for IMO's rammer udarbejdet internationale konventioner med detaljerede regler for erstatningsansvar i forbindelse med olieforurening fra tankskibe.

Med oprettelsen af en supplerende europæisk fond, COPE-fonden, der skal yde erstatning til ofre for olieforurening i de europæiske farvande, supplerer Kommissionens forslag det nuværende internationale tostrengede system for ansvar og skadeserstatning ved forurening forårsaget af olietankskibe. COPE-fonden yder kun erstatning til ofre, hvis klager anses for berettigede, men som ikke har kunnet opnå fuld skadeserstatning efter den internationale erstatningsordning, fordi beløbet overstiger de her fastsatte erstatningsgrænser. Maksimumsbeløbet ligger for tiden på 200 millioner euro.

Erstatning fra COPE-fonden vil bygge på de samme principper og regler som i den gældende internationale ordning, men maksimumsbeløbet vil blive sat så højt, nemlig en milliard euro, at det skønnes at være tilstrækkeligt til at dække enhver forudseelig katastrofe. COPE-fonden vil også kunne anvendes til at fremskynde fuld skadeserstatning til forureningsofre.

COPE-fonden skal finansieres af de virksomheder, der modtager olien. Enhver, der i en medlemsstat modtager over 150.000 tons råolie og/eller brændselsolie pr. år, skal betale et bidrag til COPE-fonden svarende til den modtagne oliemængde.

COPE-fonden udbetaler kun erstatning, hvis der indtræder en ulykke i EU's farvande, og hvis det maksimumsbeløb, der er fastsat i den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening, overskrides eller kan ventes at blive overskredet. COPE-fonden kræver ingen bidrag, hvis disse betingelser ikke er opfyldt.

Ud over de ovenfor nævnte bestemmelser om erstatningsansvar omfatter den foreslåede forordning en artikel om idømmelse af finansielle sanktioner i tilfælde af grov uagtsomhed, der er udvist af en person i forbindelse med søtransport af olie. Sådanne sanktioner idømmes af medlemsstaterne uden for ordningen for erstatningsansvar og skadeserstatning og vil derfor ikke berøres af en eventuel begrænsning af ansvaret.

3) <u>Et europæisk søfartssikkerhedsagentur</u>

Der er inden for de seneste år vedtaget et betydeligt antal retsforskrifter om sikkerhed til søs. Medlemsstaterne skal sørge for effektiv og ensartet gennemførelse af disse bestemmelser, bl.a. ved at harmonisere inspektionsprocedurerne i havnene og den tekniske kontrol med

skibenes tilstand og ved at ansætte et tilstrækkeligt antal inspektører, eftersom antallet af potentielt farlige skibe, der skal kontrolleres - omkring 700 i 1999 - ventes at stige til 6.000 med ikrafttrædelsen af Kommissionens forslag.

Det nye agentur for søfartssikkerhed skal bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at anvende og kontrollere gennemførelsen af fællesskabsretten og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Agenturet vil bestå af ca. 50 personer, hovedsageligt fra medlemsstaternes søfartsmyndigheder og fra industrien.

I Kommissionen forslag, som med hensyn til agenturets indretning og opgaver i vid udstrækning bygger på Luftfartssikkerhedsagenturet, hedder det, at agenturet bl.a. skal udføre følgende opgaver:

- Teknisk bistand til forberedelse af forslag til ændring af Fællesskabets forskrifter, bl.a. under hensyntagen til udviklingen i den internationale lovgivning på området

- Besøg i medlemsstaterne for at føre tilsyn med vilkårene for medlemsstaternes havnestatskontrol

- Tilrettelæggelse af uddannelsesaktiviteter

- Indsamling af oplysninger og udnyttelse af databaser vedrørende søfartssikkerhed, således at Kommissionen bl.a. kan opstille en "sortliste" over skibe, der ikke opfylder standarderne. Alle disse oplysninger vil være til rådighed for medlemsstaternes inspektører, som således vil have adgang til alle data om et givet skib og på dette grundlag om nødvendigt vil kunne tilbageholde det.

- Opgaver i forbindelse med overvågning af skibsfarten og håndtering af oplysninger om skibsfarten

- Opgaver i forbindelse med vurdering af og tilsyn med klassifikationsselskaber

- Deltagelse i eller koordinering af aktiviteter i forbindelse med opklaring af søulykker

- Bistand til ansøgerlandene med vurdering af, hvordan søfartsmyndighederne i disse lande opfylder deres forpligtelser i deres egenskab af flagstater og havnestater.

****

KONKLUSION

Alle disse foranstaltninger, som udgør den første lovpakke, skulle kunne forbedre sikkerheden i EU's farvande og havne betydeligt. For at disse forslag snarest kan udmøntes i konkrete tiltag, anmoder Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet om hurtigst muligt at vedtage de tre lovforslag, der omtales i denne meddelelse.

2000/0325 (COD)

Forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten

BEGRUNDELSE

FORSLAGETS BAGGRUND, MÅL OG INDHOLD

Generel baggrund

1. Fællesskabets politik for sikkerhed til søs indledtes i 1993[1] og har siden da taget konkret form ved hjælp af ca. 15 forordninger og direktiver om forbedring af skibenes, besætningens og passagerernes sikkerhed og om den mest effektive forebyggelse af forurening af havet.

Erika-ulykken den 13. december 1999 har vist, at der stadig er risiko for ulykker på havet ud for Europas kyster, og at de kan have alvorlige konsekvenser, bl.a. i form af forurening af kysten. Tre måneder efter ulykken, den 21. marts 2000, udsendte Kommissionen en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport, som indeholder en beskrivelse af en global strategi og en række forslag til konkrete tiltag, så man kan undgå, at sådanne ulykker sker igen. De kortsigtede foranstaltninger, som Kommissionen foreslog i denne meddelelse, skulle suppleres med andre foranstaltninger til en mere langsigtet forbedring af beskyttelsen af de europæiske farvande mod ulykker til søs og deraf følgende forurening. De bebudede foranstaltninger på mellemlangt sigt vedrørte bedre sikkerhed for skibstrafikken, bedre regler for ansvar og erstatning i tilfælde af forurening som følge af ulykker og oprettelse af en europæisk struktur for sikkerhed til søs. Disse nye foranstaltninger bekræftedes på Det Europæiske Råds møde i Biarritz den 14. oktober 2000 på grundlag af Kommissionens rapport af 27. september 2000 om EU's strategi for sikkerhed til søs[2].

2. I Europa, og især ved atlanterhavskysten, er der sket en lang række katastofale ulykker med olietankskibe (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, osv.). Der kan være forskellige direkte årsager til disse ulykker, men dertil kommer betydelige objektive risikofaktorer såsom ofte ugunstige vejrforhold, uregelmæssige kyster og tæt trafik på visse sejlruter. Endvidere forekommer der hyppigt forurening, både som følge af ulykker og regelmæssige driftsmæssige udslip (især langs atlanterhavskysten), og det er til alvorlig skade for miljøet og den lokale økonomi, eftersom den europæiske kyst er særlig rig på sårbare biotoper og afhængig af havets ressourcer (fiskeri og turisme). Næsten hele Europas kyst kan i denne henseende betragtes som et følsomt område, der bør beskyttes. De økonomiske følger af en ulykke med et enkelt tankskib, selv af beskeden størrelse, kan være katastrofale. Det har Erika-ulykken tydeligt vist, idet man har anslået, at skadeserstatningerne beløber sig til mere end 300 millioner EUR.

3. I dag findes der både på internationalt plan og på EU-plan en række tekniske forskrifter for skibes konstruktion, stabilitet og udstyr og for besætningens kvalifikationer og leve- og arbejdsforhold om bord. Uden disse regler ville der være sket langt flere ulykker. Uanset hvor gode sikkerhedsnormerne er, kan de dog aldrig fjerne risikoen i de europæiske farvande helt, så meget mere som ikke alle overholder dem lige nøje. Statistikker fra Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol viser, at stadig flere inspektioner afslører så alvorlige mangler , at det i flere hundrede tilfælde om året er berettiget at tilbageholde skibet. Havnestatskontrol alene er således ikke tilstrækkeligt til at sætte en stopper for bekvemmelighedssejlads. Derudover er der en ikke ubetydelig mangel ved havnestatskontrol,

---

1 Meddelelse fra Kommissionen af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs, KOM(93) 66 endelig af 24.2.1993.

2 KOM 2000 (603) endelig af 27.9.2000.

idet kontrollen kun udføres, hvis skibet anløber havnen. Selv om der er udviklet raffinerede værktøjer til udvælgelse af skibe til kontrol, bl.a. målfaktor-systemet, er det stadig muligt, at nogle skibe i et stykke tid slipper igennem netmaskerne. Derfor sejler der langs medlemsstaternes kyster hver dag skibe i dårlig stand, som er til åbenbar fare for sikkerheden og miljøet, uden at man er klar over den fare, de udgør, eller uden at kyststaten er klar over deres tilstedeværelse.

Således er hverken sikkerhedsregler, som flagstaten skal overholde, eller kontrol fra havnestatens side tilstrækkeligt til at beskytte en stat mod risikoen for en ulykke eller forurening af dens kyst. Det er derfor vigtigt at medlemsstaterne i deres egenskab af kyststater giver sig selv mulighed for bedre overvågning og kontrol med den trafik, der passerer langs deres kyster, og derved beskytte deres befolkning, deres økonomi og deres miljø mod de katastrofale følger af en eventuel søulykke.

Udviklingen i den internationale situation

4. Betingelserne for at overvåge og kontrollere skibstrafikken har ændret sig kraftigt inden for de seneste år, både i juridisk og teknologisk henseende.

I FN's havretskonvention af 10. december 1982 fastlægges balancen mellem kyststaternes, flagstaternes og havnestaternes kompetence på en sådan måde, at princippet om fri sejlads beskyttes i vid udstrækning, dog således at kyststaternes kompetence udvides betydeligt i forhold til tidligere. Det er først og fremmest for at mindske faren for forurening, at kyststaterne har fået større kompetence, både inden for deres søterritorium og i deres eventuelle eksklusive økonomiske zone.

5. International ret har gennemgået en betydelig udvikling siden da, bl.a. i form af en række ændringer af SOLAS-konventionen (international konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen). Kapitel V i SOLAS-konventionen, der omhandler sejladsens betryggelse, er i øjeblikket under omarbejdning. Det nye kapitel V kommer til at indeholde detaljerede bestemmelser om bl.a. følgende:

– systemer til afvikling af sejladsen (ny regel 10), som skal forbedre sikkerheden i særligt trafikerede områder, og som kan bestå i trafikseparering, og udpegning af områder, hvor sejlads skal undgås, ruter med stor vanddybde mv.

– indberetningssystemer for skibe (ny regel 11), hvorefter skibe har pligt til at anmelde passage ind i et særligt område og sende visse oplysninger til de kystmyndigheder, der skal modtage sådanne indberetninger

– skibstrafikservice (VTS - *Vessel Traffic Service*, ny regel 12), som tilbyder sejlads- og vejrinformation til skibene i områder, hvor det som følge af trafiktætheden eller ulykkesrisikoen er berettiget, eventuelt suppleret med hjælpetjenester til afvikling af sejladsen.

På disse områder er reglerne i SOLAS-konventionen suppleret ved resolutioner, hvor systemernes principper og operationelle forskrifter er nøje beskrevet.

6. Hvad angår teknologier til kommunikation, positionsbestemmelse og overvågning af skibe, er der i det sidste tiår sket en rivende udvikling, bl.a. inden for satellitpositionering, elektronik og telematik. En af de vigtigste nyheder er uden tvivl fremkomsten af systemer til automatisk identificering af skibe ved hjælp af transpondere, som IMO gør obligatoriske på skibe over 300 ton fra 2002. En af fordelene ved at anvende denne teknologi mellem skibe og

landjorden er, at den er passiv og derfor ikke kræver nogen aktiv indsats fra besætningen, og det aflaster skibsføreren betydeligt. Desuden har indførelse af informatik betydet, at kystcentralerne kan overvåge skibene meget lettere og mere effektivt, bl.a. som følge af bedre behandling af radarbilleder, og at oplysninger kan sendes hurtigere omkring ad elektronisk vej.

Udviklingen inden for EU

7. Trafiktætheden og den høje risiko ved sejlads i europæiske farvande har fået medlemsstaterne til inden for den seneste snes år at indføre regler for trafikken på de vigtigste ruter til og fra europæiske havne. Reglerne, som er godkendt af IMO, har været med til at mindske risikoen for kollisioner og andre ulykker ud for de europæiske kyster.

Udviklingen af obligatoriske rapporteringssystemer for skibe er kommet til senere, for inden vedtagelsen af en ændring til SOLAS-konventionen i 1994 var systemerne frivillige for skibe under gennemsejling. I dag har IMO godkendt en række frivillige og obligatoriske rapporteringssystemer, især langs atlanterhavskysten og i Den Engelske Kanal, som er særligt udsatte og miljømæssigt sårbare. Desuden er indberetning til havnene meget udbredt, idet skibene underretter havnene om, hvornår de påregner at anløbe (i reglen flere dage i forvejen), og bekræfter deres ankomst 1-2 døgn forud.

Skibene bevægelser i havnen og deres indsejling styres i de fleste europæiske havne af havnenes VTS-tjeneste, som dermed medvirker til en effektiv styring af havnen og til et højt sikkerhedsniveau i og omkring havneområdet. Udvikling af VTS-systemer på kysterne opfylder ønsket om at følge transittrafikken nøjere i de områder, hvor trafikttætheden berettiger hertil.

Det bør understreges, at flere af ovennævnte opgaver ofte udføres af en og samme myndighed på land. Således kan f.eks. et VTS-center modtage rapporter fra skibene og overvåge trafikken i en trafikseparation inden for dets område, samtidig med at det udfører dertil knyttede opgaver såsom eftersøgnings- og redningsopgaver.

8. Hvad situationen i EU angår, bør flere punkter trækkes frem.

For det første er en række retsakter gældende:

- Direktiv 93/75/EØF, der blev vedtaget i september 1993, tilsigter, at de nationale myndigheder, der har ansvaret for at imødegå følgerne af ulykker til søs, har de fornødne oplysninger. Skibsførere og operatører skal give en række oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord til de kompetente myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget. Myndighederne skal udveklse sådanne data, hvis det er påkrævet af sikkerhedshensyn.

- Kommissionen færdiggjorde i december 1993 et direktivforslag til opfølgning af direktiv 93/75/EØF, hvorved der oprettes et indberetningssystem for skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods. Hovedsigtet med forslaget var at udvide indberetningspligten i direktiv 93/75/EØF til at omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster. Forslaget blev vel modtaget af Europa-Parlamentet, men under drøftelserne i Rådet blev der mødt forhindringer, og det har, siden forslaget blev fremlagt i 1994, ikke været muligt at få vedtaget en fælles holdning.

- Med Rådets beslutning af 25. februar 1992 om radionavigationssystemer for Europa skal der udvikles navigationshjælpemidler inden for det europæiske havområde, bl.a. ved udbygning af det jordbaserede Loran C-radionavigationssystem. Dette indgår som en bestanddel af den europæiske politik for navigation inden for alle transportmåder, og også i udviklingen af satellitnavigationssystemet Galileo.

- Rådets direktiv 79/115/EØF af 21. december 1978 skal sikre, at skibe, der ønsker at benytte lods i Nordsøen og i Den Engelske Kanal, har mulighed for at få bistand fra tilstrækkeligt kvalificerede højsølodser.

- I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet er et af målene at oprette et styrings- og informationsnet for søtransport med henblik på at sikre et højt niveau for søtransportens sikkerhed og effektivitet og for miljøbeskyttelsen af de havområder, som henhører under Fællesskabets medlemsstater. Med dette instrument kan der ydes støtte til forskellige projekter om forvaltning og information vedrørende søtransport (bl.a. VTS). Der kan fra andre EU-fonde ydes bidrag til udvikling af infrastruktur og anlæg til forvaltning og information vedrørende søtransport (FEDER, samhørighedsfonden).

En af de foranstaltninger, der skal lette gennemførelsen af EU-lovgivningen, er et initiativ fra Kommissionen til et aftalememorandum mellem flere medlemsstater om oprettelse af et net til udveksling af elektroniske data (EDI) mellem administrationer i medlemsstaterne om gennemførelse af direktiv 93/75/EØF (aftalen omfatter i dag 5 medlemsstater, og 3 andre slutter sig muligvis snart til den). Projektet finansieres med midler til transeuropæiske transportnet. I 1999 afsluttedes et Phare-projekt (*EWS - Early Warning System for the Baltic Sea*), som skal munde ud i noget tilsvarende for en række lande omkring Østersøen.

Status over anvendelsen af direktiv 93/75/EØF

9. Direktiv 93/75/EØF har været i anvendelse siden 1995. Kommissionen har i dag dannet sig et ret fuldstændigt billede af direktivets gennemførelse ved hjælp af forskellige informationskilder, såsom undersøgelse af medlemsstaternes gennemførelseslovgivning, oplysninger direkte fra medlemsstaterne, kontakter med erhvervslivet og undersøgelser, som Kommissionen har ladet foretage.

Hovedkonklusionerne deraf er følgende:

- Systemet i direktivet er temmelig uigennemskueligt for udenforstående og ofte dårligt kendt af skibsførere og redere, især uden for EU.

- Operatørens pligt til indberetning fra afrejsehavnen uden for EU opfyldes ikke, idet indberetningen ofte først sker efter skibets afsejling og undertiden blot stiles til bestemmelseshavnen efter dennes lokale regler (f.eks. 1 eller 2 døgn forinden). Også indberetning fra en afrejsehavn i EU sker hyppigt for sent.

- Videregivelse af oplysninger om ladningen er ofte problematisk, bl.a. som følge af uhensigtsmæssige kommunikationsmidler, f.eks. telefax, til indsendelse af omfangsrige oplysninger.

- Der er i direktivet hverken procedurer eller harmoniseret format for indsendelse og udveksling af data, således at systemet som helhed hverken fungerer godt eller effektivt.

- Der er ingen klar definition af de kompetente myndigheder, og derfor ligger ansvarsområderne ikke fast. Problemet er især aktuelt i havnene, som slet ikke er nævnt i direktivet.

- Listen over kompetente myndigheder føres ikke regelmæssigt ajour og er ikke let at få fat i.

- Oplysninger, der indberettes i medfør af direktivet, bliver oftest opbevaret af modtageren til brug ved en eventuel ulykke, men bliver i øvrigt ikke anvendt til andre formål. De indsamlede oplysninger bliver således ikke udnyttet på nogen måde.

Målet med et nyt EU-initiativ

10. I betragtning af ovenstående finder Kommissionen, at de redskaber, der er til rådighed for at imødegå faren for, at ikke-forskriftsmæssige skibe forårsager ulykker og forurening i europæiske farvande, stadig er utilstrækkelige.

Direktiv 93/75/EØF har nemlig som hovedformål at mindske eventuelle miljømæssige følger af en søulykke. De eksisterende systemer til overvågning og styring af trafikken har kun begrænset geografisk dækning, da de er koncentreret om trafikknudepunkter og ikke har nogen reel effekt uden for deres radar- eller radiodækningsområde. EU's eneste virkelig effektive middel til at forhindre et ikke-forskriftsmæssigt skib (der sejler under et tredjelands flag) i at sejle i europæiske farvande er havnestatskontrollen. Denne mulighed er dog pr. definition usikker (da kontrollen kun får fat i en del af trafikken), og det mindsker ikke den risiko, som er forbundet med et (endnu) ikke inspiceret skibs sejlads langs Europas kyster.

Der er endnu en begrænsning, og den skyldes utilstrækkelig kontakt mellem de parter, der ligger inde med oplysninger om trafikken. Hos VTS-centre, kystvagter, havnemyndigheder mv. findes der ofte præcise oplysninger om trafikken, men da de hverken bliver stillet til rådighed for andre eller rundsendt effektivt, bliver de ikke udnyttet.

I den rapport, Kommissionen forelagde på Det Europæiske Råds møde i Biarritz, anførte Kommissionen, at dens nye forslag inden for sikkerhed til søs i europæiske farvande skal hvile på principperne om at:

- "indføre en udvidet indberetningspligt inden ankomst i EU-farvande

- forbedre procedurer for informationsudveksling og udnyttelse af data om farlige laster, bl.a. gennem et elektronisk dataudvekslingssystem (EDI)

- gøre det obligatorisk for skibe, der sejler i EU-farvande at være udstyret med automatiske skibsidentifikationssystemer (eller transpondere) efter IMO's tidsplan, så de relevante søfartsmyndigheder får lettere ved at identificere og overvåge skibene.

- fremme udviklingen af fælles databaser og opbyggelse af netværk mellem centre, der skal forvalte de data, der indberettes i henhold til direktivet, så man opnår et mere fuldstændigt billede af trafikken, især transittrafikken i europæiske farvande.

- sikre bedre overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko for sikkerheden til søs og miljøet

– styrke medlemsstaternes interventionsmuligheder i kraft af deres status som kyststater, i tilfælde af en ulykke eller forureningsfare ud for deres kyster".

11. Disse mål er for vidtfavnende til at kunne nås blot ved at ændre direktiv 93/75/EØF. Derfor foreslår Kommissionen et nyt instrument, som direktiv 93/75/EØF's mål indgår i, og som samtidig sigter langt bredere og bl.a. skal rumme forebyggelse af havforurening som følge af ulykker eller driftsmæssige udslip, styring og overvågning af søtrafikken, nøjere kontrol med "potentielt farlige skibe", mulighed for en bedre indsats på havet, hvis miljøet eller sikkerheden er i fare, og bedre muligheder for at løse eftersøgnings- og redningsopgaver på havet.

Foranstaltninger til at forbedre overvågningen af skibsfarten og sikkerheden for skibsfarten i europæiske farvande

12. Kommissionen foreslår at skabe et EU-retsgrundlag for medlemsstaternes praksis og krav, således at denne praksis og disse krav gøres mere effektive, og således at der på et senere tidspunkt kan iværksættes passende sanktioner fra medlemsstaternes side, hvis forpligtelserne ikke overholdes. Der er bl.a. tale om at indføre pligt til

– at give varsel inden anløb af europæiske havne

– at give indberetning til de obligatoriske systemer, som medlemsstaterne har oprettet og IMO har godkendt

– at benytte de VTS-systemer og trafikafviklingssystemer, som er godkendt af IMO.

På denne måde sikres det, at alle skibe, der er omfattet af direktivet, uanset om de medfører farligt eller forurenende gods eller ikke, og som sejler ind i europæiske farvande eller har en europæisk havn som bestemmelsessted, bliver identificeret, følger de gældende søvejsregler og giver kystmyndighederne vigtige oplysninger til brug i en eventuel faresituation.

13. Oplysningernes omfang bygger på mindst mulig harmonisering. Kun de vigtigste oplysninger kræves (skibets identitet, position, bestemmelsessted mv.), eftersom andre oplysninger (skibstype, tonnage osv.) let kan indhentes fra andre kilder såsom EQUASIS-databasen om skibes kvalitet. De således krævede minimumsoplysninger er i øvrigt de samme som normalt kræves i eksisterende obligatoriske indberetningssystemer, dog med undtagelse af følgende oplysninger, som er nye i forslaget:

– Antal ombordværende. Direktiv 93/75/EØF kræver indberetning af, hvor mange besætningsmedlemmer der er om bord. En sådan oplysning er imidlertid uegnet og utilstrækkelig, både fordi der ikke tages hensyn til eventuelle andre ombordværende end besætningen, og fordi kravet kun gælder for skibe, der medfører farligt eller forurenende gods, og endelig fordi oplysningerne indgår i et ladnings-informationssystem og ikke direkte kan benyttes operationelt af de berørte myndigheder på land (især koordinationscentre for eftersøgning og redning). I fremtiden skal oplysningerne sendes til kystcentralerne, der har de bedste muligheder for at udnytte dem.

– Adresseoplysninger. Det sætter de operationelle myndigheder i stand til at komme i kontakt med personer, der har nøjagtige oplysninger om ladningen, hvilket er en stor hjælp ved ulykker eller hændelser med skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods, især i de tilfælde, hvor et skib ikke har en EU-havn som

bestemmelsessted (ingen af medlemsstaterne er i så fald i besiddelse af oplysninger om lasten).

– Brændstoftype og -mængde. Bunkerolie er en ikke ubetydelig potentiel forureningskilde (nogle skibe medfører flere tusind ton), og i tilfælde af udslip er det et produkt, som er særdeles vanskeligt at samle op og desuden kan have en kraftig giftvirkning. Det er derfor vigtigt, at kystmyndighederne har disse oplysninger, så de bedre kan vurdere de eventuelle følger af en søulykke.

14. Forslaget har til formål at øge kendskabet til årsagerne til søulykker og søge at forebygge dem. En forudsætning for at fastlægge en effektiv politik for forebyggelse af søulykker er at skaffe større viden om trafikstrømmene og at kunne identificere og overvåge skibe, der rummer en sikkerhedsmæssig eller miljømæssig risiko. Dette mål er nu inden for rækkevidde i kraft af, at der er indført automatiske identifikationssystemer, også kendt under betegnelsen transpondere, hvormed skibe kan holdes under konstant overvågning i kystfarvandene. Og kun ved en indgående analyse af årsagerne til søulykker kan det bestemmes, hvilke faktorer der udløser en ulykke, og dernæst hvilke sikkerhedsforanstaltninger der skal træffes. Sådanne undersøgelser, der hidtil har været langvarige, komplekse og bekostelige, vil i fremtiden blive væsentlig lettere med indførelsen af "black boxes", der allerede er kendt inden for luftfarten. Man regner derudover med, at de vil have en positiv virkning for forebyggelsen af ulykker (især ulykker, hvor menneskelige faktorer er involveret), idet en "black box" om bord måske kan gøre besætningen mere agtpågivende og ansvarsbevidst. Disse teknologiske fremskridt er under drøftelse i IMO, bl.a. i forbindelse med revisionen af kapitel V i SOLAS, men efter Kommissionens opfattelse må man fremskynde og udvide indførelsen af disse foranstaltninger i EU, især for de kategorier af skibe, der ikke er omfattet af internationale regler.

Der er for det første tale om, at de nye SOLAS-bestemmelser om transpondere skal gøres obligatoriske, og især at de skal indføres eller fremskyndes for skibe, der ikke er omfattet af den nye SOLAS-regel, først og fremmest skibe på over 300 BRT i indenrigsfart. En sådan udvidelse er helt på linje med Kommissionens fremgangsmåde på andre sikkerhedsområder, nemlig at skibe, der udfører cabotage inden for Fællesskabet, skal opfylde mindst lige så strenge regler som skibe i international fart, så man opnår et ensartet sikkerhedsniveau i europæiske farvande.

For det andet gøres det i forslaget obligatorisk for skibene at have en "black box" (*VDR - Voyage Data Recorder*) af samme konstruktion som inden for luftfarten. Selv om de ikke er navigationsudstyr i egentlig forstand, eftersom de skal benyttes til undersøgelse af ulykker, understreges deres vigtige rolle i en global anskuelse af sikkerheden til søs af, at de nævnes i SOLAS kapitel V, som er under omarbejdelse. Med direktiv 1999/35 er det blevet obligatorisk, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i Fællesskabets medlemsstater er udstyret med en "black box". Da de har stor betydning for analyser af ulykkesårsager og forbedring af sikkerhedsniveauet på havet, finder Kommissionen det absolut nødvendigt at kræve allerede nu, at regel 20 i kapitel V i SOLAS om "black boxes" gøres obligatorisk for alle passagerskibe og andre kategorier af skibe, uanset om de er i international fart eller ikke.

Oprettelse af et indberetningssystem for skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods

15. Forslaget indeholder de vigtigste bestemmelser fra direktiv 93/75/EØF, ændret i lyset af erfaringerne med direktivet og den internationale retlige og teknologiske udvikling.

Et af de største problemer med direktiv 93/75/EØF er, at oplysninger om lasten, som kan være meget omfangsrige, vanskeligt kan forvaltes effektivt og billigt. Hvis den nuværende situation skal forbedres væsentligt, må man derfor i første række forbedre den måde, oplysningerne sendes på.

Med dette for øje foreslås der bestemmelser, som giver mulighed for, at oplysninger om lasten, som principielt kun vil blive brugt i særlige tilfælde, opbevares så nær kilden som muligt. Kommissionen foreslår, at proceduren for indberetning af oplysningerne gøres mere smidig, således at oplysningerne efter medlemsstatens valg kan indberettes til en udpeget kompetent myndighed, som det er tilfældet i direktiv 93/75/EØF (dette gælder for de medlemsstater, der ønsker at bevare den eksisterende arkitektur), eller til havnemyndigheden, som skal stille oplysningerne til rådighed for de kompetente nationale myndigheder døgnet rundt. Kun i tilfælde af en ulykke, vil de nationale myndigheder henvende sig til havnen for at indhente oplysninger. De medlemsstater, der vælger sidstnævnte procedure, kan få et system, der er mere effektivt og billigere.

Direktivforslaget skal ligeledes harmonisere den måde, oplysningerne sendes på. I dag kan operatøren foretage indberetning på en hvilken som helst måde. Ofte, især i mindre havne, sendes ladningsoplysningerne pr. telefax, så myndighederne er nødt til at opbevare store mængder papirdokumenter i deres lokaler.

Flere store europæiske havne, som har dette problem og er klar over, hvilket økonomisk spild disse utidssvarende metoder medfører, har reageret og besluttet at kræve, at skibene foretager indberetningen elektronisk, nærmere betegnet i EDI-format (*Electronic Data Interchange*). I Kommissionens forslag skal ladningsoplysningerne altid sendes elektronisk (dvs. via computer og ikke med telefax), så man undgår den nuværende papirbehandling, som nedsætter systemets effektivitet. Det foreslås endvidere, at der ved brug af EDI-format til den elektroniske indberetning kun benyttes de EDIFACT-formater, der er opregnet i direktivets bilag IV, så man undgår, at forskellige standarder vinder udbredelse i Fællesskabet.

Undtagelsen i direktiv 93/75/EØF for rutefart under en vis varighed bør desuden smidiggøres. Varighedsbetingelsen er unødvendig, hvis det pågældende rederi har etableret et system, som garanterer, at oplysninger om farlig ladning om nødvendigt straks sendes til den kompetente myndighed.

16. Endelig skal det bemærkes, at artikel 8 i direktiv 93/75/EØF om visse forpligtelser for lodser, ikke er med i det nye direktiv.

– Erfaringerne med anvendelsen af direktivet har vist, at skibsførerens pligt til at udfylde en kontrolliste og aflevere den til lodsen næsten aldrig overholdes, delvis fordi man næppe kan forvente af en skibsfører, at han skriftligt angiver mangler på sit eget skib. Skærpelsen af havnestatskontrollen i direktiv 95/21/EF gør denne kontrolliste overflødig.

– Stk. 2 er overflødigt, da bestemmelsen indgår i artikel 13 i direktiv 95/12/EF.

Muligheder for indgriben over for farlige skibe og overvågning af dem

17. Direktiv 93/75/EØF indeholder bestemmelser om, at skibe skal give underretning om ulykker eller hændelser til søs, og hvordan medlemsstaterne derpå kan gribe ind, men som følge af direktivets definition af "skib" gælder bestemmelserne kun for skibe, som er på vej til eller fra en fællesskabshavn med farligt eller forurenende gods.

Hovedformålet med Kommissionens forslag er derfor at udvide disse bestemmelser til at gælde for alle skibe, uanset om de er lastet med farligt eller forurenende gods eller ikke, og uanset om de anløber en fællesskabshavn eller ikke.

I forslaget beskrives nærmere, under hvilke omstændigheder en skibsfører har pligt til at underrette kystmyndighederne om en hændelse. Der er tale om de situationer, der er beskrevet i IMO-resolution A.851 (20) om indberetningssystemer for skibe, og om indberetning af observeret forurening eller tabt emballeret gods (fra andre skibe). På grundlag af sådanne indberetninger kan kystmyndighederne hurtigere iværksætte foranstaltninger til bekæmpelse af forurening eller bjærgning af drivgods, som i praksis desværre ofte først opdages, når det er drevet i land.

18. Direktivet indeholder et bilag med andre eksempler på, hvilke forholdsregler en medlemsstat ifølge international ret har til rådighed til at imødegå en fare for dens egen kyst eller dermed forbundne interesser, bl.a.

- pålægge skibets fører at bringe faren for miljøet eller sejladssikkerheden til ophør
- sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens størrelse, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kystcentral informeret
- pålægge skibsføreren at søge nødhavn i tilfælde af overhængende fare
- påbyde lodsning eller bugsering af skibet.

FN's havretskonvention og den internationale konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og den dertil knyttede protokol af 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie giver de medlemsstater, hvis kyster eller interesser er truet, mulighed for at træffe sådanne foranstaltninger inden for deres søterritorium og deres eksklusive økonomiske zone og på foranledning af hændelser på det åbne hav.

19. Uanset om en søulykke skyldes en menneskelig eller en teknisk fejl, viser erfaringen, at ugunstige vejr- og søforhold er en betydningsfuld risikoforøgende faktor. Søhavne er i denne sammenhæng naturlige tilflugtssteder. Ifølge forslaget skal man derfor enten skabe lettere adgang til havn for skibe i nød eller forebygge ulykker ved at forbyde skibe at forlade fællesskabshavne, når særlig ugunstige vejr- og søforholdøger risikoen for en ulykke.

De fleste forureningskatastrofer på Fællesskabets kyster er sket under kraftige storme. Efter Kommissionens opfattelse berettiger hensynet til beskyttelse af miljøet mod en alvorlig forureningsfare, at beslutningen om afsejling fra havnen ikke overlades til skibets fører alene, når vejr- og søforhold er særlig dårlige (vindstyrke over 48 knob styrke 10 på Beaufort-skalaen). For skibe med farligt eller forurenende gods må afgangen suspenderes, indtil vejr- og søforhold er blevet bedre, således at skibet kan forlade havnen under betryggende forhold.

At kræve, at et skib skal søge nødhavn, er altid en vanskelig beslutning at træffe. Det kræver en realistisk vurdering af risikoen ved på den ene side at afvise adgang til havnen for at holde afstand mellem forurenings- eller eksplosionsrisikoen og kysten, og på den anden side at tvinge et skib i dårlig tilstand til at gå i havn for at redde skib og mandskab og undgå forurening af havet. Det kan for en havn indebære en ikke ubetydelig risiko for både lokalbefolkningen og miljøet at lade et nødstedt skib anløbe, især fordi de pågældende områder, ofte flodmundinger,

samtidig ofte har en meget sårbar økologi. Under alle omstændigheder er situationen i dag meget usikker for operatørerne på søtransportområdet, og det må afhjælpes. Problemet har desuden en klar EU-dimension, idet et skib, der afvises af en havn, kan forulykke og forurene nabostatens kyst.

Der er således behov for retlige rammer for, hvornår et skib i nød skal have tilladelse til at anløbe. Beslutningen om, om man skal lade et nødstedt skib anløbe, må træffes i hver tilfælde for sig, men den bør hvile på objektive kriterier, som f.eks. havnens faciliteter, og træffes under hensynstagen til særlige begrænsninger og særlige risici som følge af havnens beliggenhed eller områdets økologi. Medlemsstaterne bør derfor udarbejde planer for anløb af skibe i nød, som samler disse oplysninger, således at de ansvarlige på stedet har pålidelige oplysninger til rådighed, når de skal træffe deres beslutning.

Skibe, der indebærer en særlig risiko

20. Nogle skibe kan være til særlig fare for de stater, hvis kyster de sejler langs med, f.eks. fordi de er i dårlig stand, hvilket bl.a. kan være konstateret ved havnestatskontrol, eller på grund af skibets formodede tilstand eller mistænkelig opførsel, eller på grund af overtrædelse af internationale forskrifter eller europæisk lovgivning.

International ret i dag giver kun medlemsstaterne begrænsede muligheder for at gribe ind over for sådanne skibe, der indebærer en potentiel risiko (f.eks. skibe, der er afvist i henhold til direktiv 95/21/EF, eller skibe, der har forsømt deres indberetningspligt), men ikke nødvendigvis en alvorlig direkte fare for en ulykke eller forurening af kysten. En vidtgående foranstaltning som f.eks. omdirigering af et skib ligger uden for, hvad international ret tillader for de i direktivet omhandlede "potentielt farlige skibe", undtagen i tilfælde af en hændelse eller ulykke til søs.

Trods begrænsningerne i den internationale ret er det muligt at træffe forebyggende foranstaltninger over for sådanne skibe. De bør gøres til genstand for skærpet overvågning i europæiske farvande, hvilket forudsætter bedre informationsudveksling mellem medlemsstaterne langs skibenes sejlrute. Derved kan man f.eks. hurtigere konstatere mistænkelig opførsel og opførsel, der er til fare for den øvrige sejlads, træffe de fornødne forebyggende foranstaltninger og underrette havne og myndigheder i de øvrige medlemsstater om sådanne skibes ankomst. De således underrettede medlemsstater kan da, inden et potentielt farligt skib anløber i deres havne, forlange supplerende oplysninger til kontrol af, at skibet overholder de internationale konventioner (kopi af sikkerhedscertifikat), eller endog foretage inspektion om bord, f.eks. i henhold til bestemmelserne i direktiv 95/21/EF.

Bedre gennemførelse af direktivet

21. De allerede nævnte mangler ved gennemførelsen af direktiv 93/75/EØF hænger bl.a. sammen med, at der ikke findes nøjagtige bestemmelser om, hvordan bestemmelserne kan håndhæves. Den eneste "sanktion", som omtales i direktivet, er, at skibet kan nægtes adgang, hvis der ikke er foretaget anmeldelse fra lastehavnen uden for Fællesskabet (artikel 5). Denne bestemmelse tages ikke i anvendelse af medlemsstaterne trods talrige overtrædelser, og det skyldes sandsynligvis tildels, at straffen er hård i forhold til forseelsen. Der bør derfor indføres et bødesystem, således at skibet kan få adgang til havnen og udføre de planlagte kommercielle operationer, men også således at operatøren eller skibsføreren afholder sig fra gentagelse.

Det er endvidere vigtigt, at medlemsstaterne ved hjælp af uanmeldte driftstest eller simuleringsøvelser kontrollerer, at de informationssystemer, der oprettes i direktivets øjemed, fungerer tilfredsstillende. Det gælder især den del af systemet, der vedrører behandling af oplysninger om farligt gods. Sådanne oplysninger forventes kun at blive benyttet i det særlige tilfælde, hvor der sker en ulykke, og da er det naturligvis afgørende, at datatransmissions-procedurer og -værktøjer funger perfekt.

Endelig indeholder Kommissionens forslag bestemmelser til kontrol af, at den internationale kode for sikker skibsdrift, ISM-koden, har været anvendt korrekt ved en hændelse eller en ulykke til søs. ISM-koden er grundlæggende for forebyggelse af søulykker og havforurening, forudsat at den af rederierne ikke blot betragtes og anvendes som en rent bureaukratisk procedure med det eneste formål, at et internationalt krav formelt bliver opfyldt. Netop i tilfælde af en søulykke kan man konstatere, om det rederi, der har skibet i drift, har anset ISM-koden for andet end papirnusseri. Ifølge ISM-koden skal der nemlig være etableret sådanne procedurer, at en nødsituation kan imødegås. Noget af det vigtigste i en nødsituation er, at der hele tiden er mulighed for kontakt både mellem skib og rederi og mellem rederi og myndigheder, bl.a. således at skibets fører og myndighederne på land kan træffe deres beslutninger på det bedst mulige grundlag. I diretivforslaget er denne pligt til kommunikation mellem parterne indført, og der er mulighed for opfølgende indgreb, hvis det konstateres, at rederiets ledelsessystem ikke har fungeret ved en søulykke. De består for det første i, at den eller de stater, der har udstedt ISM-certifikatet, underrettes, så de kan foretage det fornødne. Hvis der er tale om et skib med ISM-certifikat udstedt af en medlemsstat, og hvis manglerne anses for særligt alvorlige, skal den pågældende medlemsstat desuden suspendere sin certificering, indtil der er foretaget en grundig kontrol af, hvordan rederiets sikkerhedsledelsessystem fungerer.

Senere oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten

22. Det endelige mål med et europæisk informations- og overvågningssystem for skibsfarten er ikke at indføre flere indberetningspligter, men tværtimod at søge at forenkle og harmonisere procedurerne, samtidig med at de indhentede oplysninger udnyttes bedst muligt.

Forslaget er kun første fase af et sådant system. Det bliver nødvendigt gradvis at komplettere den geografiske dækning af nettet til styring af skibsfarten og at etablere informations-udveksling mellem de forskellige berørte myndigheder og aktører. Kommissionen og medlemsstaterne bør arbejde tæt sammen om at indkredse og nå disse mål.

23. Kommissionen har lagt sig fast på følgende hovedmål i anden fase:

– At udnytte de indhentede oplysninger om skibenes bevægelser ved hjælp af hensigtsmæssige teleforbindelser mellem kystcentralerne (først og fremmest VTS) og medlemsstaternes havnemyndigheder. Forskellige organisationer og myndigheder ligger inde med oplysninger, som ved gensidig udveksling kunne blive til nytte for alle. Et konkret eksempel herpå er nøjagtigheden af ETA (*Estimated Time of Arrival* - forventet ankomsttidspunkt), som er en oplysning af største betydning for havneforvaltningen. Jo nøjagtigere oplysningen er, desto bedre kan skibets ophold organiseres, herunder planlægning af de forskellige havnetjenester såsom lodsning, vedligehold og reparation og administration. Imidlertid er oplysningerne i dag ofte unøjagtige (eller de mangler undertiden helt) trods lokale krav om forudgående melding om ankomst. En teleforbindelse mellem bestemmelseshavnen og en trafikovervågningstjeneste langs skibets rute kan give havnen en opdatering af ETA,

således at den kan organisere opholdet optimalt (til gengæld kan trafikovervågningscentralen få mere nøjagtige skøn over, hvornår skibe passerer gennem dens sektor, hvis den kender det nøjagtige afsejlingstidpunkt fra havnen). Sådanne forbindelser findes lokalt nogle steder, men de bør have mere generel udbredelse, hvorved sejladsen kan blive mere sikker og havneforvaltningen mere effektiv. Efter samme princip bør der som led i det transeuropæiske transportnet oprettes teleforbindelser mellem kystmyndighederne, således at oplysninger fra skibene kan udveksles mellem centralerne langs deres ruter. Sådanne projekter vil kunne finansieres med midler fra de transeuropæiske transportnet, hvis de opfylder de relevante kriterier.

– At forøge den geografiske dækning af den europæiske kæde af obligatoriske indberetningssystemer. I dag er de vigtigste søveje, som benyttes af skibe, der er på vej til Europa eller under gennemsejling, dækket af indberetningssystemer og VTS-systemer i Den Engelske Kanal/Atlanterhavet. Der er dog stadig områder med utilstrækkelig dækning, nemlig Middelhavet (især indsejlinger i den østlige del), den nordlige indsejling til Nordsøen og endelig Østersøen for skibe fra kyststater, der ikke er medlem af EU. Kommissionen og de berørte medlemsstater bør derfor ufortøvet tage fat på spørgsmålet og begynde at forberede foranstaltninger til dækning af skibe, der sejler gennem disse områder, således at IMO hurtigst muligt kan få dem forelagt.

– At oprette en blivende ramme for udbygning af det informationssystem, der etableres ved dette direktiv, og lettere forvaltning af oplysninger, der vedrører skibsfarten. Af forslaget til forordning 2000/…/EF om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur fremgår det netop, at dette agentur bl.a. skal udføre opgaver i forbindelse med overvågning af skibsfarten i henhold til EF-retten for at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen på dette område. Agenturet vil til at løse denne opgave kunne støtte sig til et eller flere europæiske centre for forvaltning af søfartsoplysninger. Projektet om oprettelse af et centralt informationssystem om skibsfarten i Jobourg i Frankrig, som dækker hele Atlanterhavskysten fra Gibraltar til indsejlingen til Nordsøen, samt førnævnte EQUASIS viser, at et system, der samler en række informationer og stiller dem til rådighed for samtlige brugere, har flere fordele (bl.a. stordriftsfordele) frem for et decentralt system, der bygger på en stadig informationsudveksling mellem de berørte myndigheder. Sådanne centre, som eventuelt kan placeres ved eksisterende centre (VTS, MRCC, osv.) i de større europæiske havområder (Middelhavet, Kanalen/Atlanten/Nordsøen, Østersøen, mv.), vil få til opgave at indhente oplysninger af interesse for alle (f.eks. en ajourført liste over kompetente myndigheder og en liste over skibe, der indebærer en særlig risiko) og stille dem til rådighed i form af en åben database. Der bør opstilles en ramme for samarbejde mellem medlemsstaterne om fastlæggelse af, nøjagtig hvilke opgaver et sådant center kunne få pålagt.

SÆRLIGE OVERVEJELSER

Artikel 1

Heri anføres, at forslaget opretter et europæisk overvågnings- og informationssystem for skibsfarten i EU, som har til formål både at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv og at forebygge utilsigtet og driftsmæssig forurening fra skibe.

Artikel 2

Heri anføres direktivets anvendelsesområde. Alle skibe er omfattet, uanset om de transporterer farligt gods, hvis deres bruttotonnage er over 300. Der er visse undtagelser, bl.a. krigsskibe og skibe, som anvendes i officiel og ikke-kommerciel tjeneste (jf. definitionen i SOLAS-konventionens kapitel V, regel 1), fritidsfartøjer (uanset størrelse og uanset om de drives kommercielt) samt fiskeskibe. Dog kan de største fiskeskibe, dem på mere end 45 m, indebære en fare for skibsfarten, hvorfor de er omfattet af forslaget. Storesrum og udstyr til brug om bord på skibe er undtaget (som i direktiv 93/75/EØF), mens bunkerolie skal anmeldes i henhold til direktivet.

Artikel 3

Artiklen indeholder de definitioner, der gælder i direktivet.

Artikel 4

I denne artikel kræves der af de skibe, der er omfattet af direktivet, indberetning inden ankomsten til havnen. Den nugældende praksis med forudgående varsel bliver således obligatorisk i EU, hvilket skulle forbedre effektiviteten.

Artikel 5

I denne artikel fastsættes det princip, at skibe, der sejler ind i et område, der er dækket af en myndighed med et indberetningssystem, skal give denne myndighed de minimums-oplysninger, som er opregnet i bilag I, punkt 1, og som er nødvendige for en effektiv overvågning. Der er taget hensyn til gældende international ret, bl.a. SOLAS-konventionen, hvorefter kun sådanne indberetningssystemer, som er godkendt af IMO, kan gøres obligatoriske for skibe i transit (dvs. som hverken på vej til eller fra en fællesskabshavn).

Artikel 6

Artiklen tilsigter at forbedre sejladssikkerheden ved at kræve, at skibene skal følge de eksisterende IMO-godkendte trafikafviklingssystemer i følsomme områder og områder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig, og at de benytter de tilbudte VTS-tjenester. Skibene skal følge eventuelle sikkerhedsbetingede påbud fra de ansvarlige myndigheder. Medlemsstaterne skal sørge for, at disse myndigheder har de nødvendige ressourcer (personale og udstyr) til at udføre deres opgaver, og især at de følger de relevante IMO-retningslinjer.

Artikel 7

Heri kræves det, at alle skibe, der er på vej til eller fra havne i EU, skal være udstyret med transponder (dvs. automatisk identifikationssystem), så de kan identificeres og overvåges langs den europæiske kyst. På denne måde bliver de samme krav, som vil blive stillet i den reviderede SOLAS-konventions kapitel V (ny regel 19-2), indført tidligere og udvidet, idet skibe i indenrigsfart, som ikke er omfattet af SOLAS regel 19 (mellem 300 og 500 BRT) eller først er omfattet fra 1. juli 2008, er omfattet. Medlemsstaterne skal udruste deres kyststationer med sådant udstyr, at de kan modtage og behandle informationer fra transponderne, således at de kan overvåge skibe med automatisk identifikationssystem.

Artikel 8

Ved at installere udstyr til registrering af rejsedata ("black box") om bord på skibe kan man indsamle vigtige oplysninger om skibets bevægelser og de vigtigste anlægs funktion, hvorved opklaring af årsagerne til skibskatastrofer bliver lettere. I denne artikel udvides de forpligtelser, der allerede gælder for ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer ifølge direktiv 1999/35/EF, til også at omfatte både de kategorier af passagerskibe, der er omfattet af den nye regel 20 i SOLAS kapitel V, og andre kategorier, der ikke er omfattet af SOLAS (eksisterende lastskibe og skibe i indenrigsfart). Efter tidsplanen bliver nye skibe, dvs. skibe der bygges efter 1. juli 2002, straks omfattet, og eksisterende passagerskibe skal udrustes senest 1. januar 2004. For de øvrige skibe (lastskibe), som efter den påregnede revision af SOLAS-konventionen på indeværende tidspunkt kun skal udstyres med "black box", hvis de er nye, forslår Kommissionen pligt til udrustning med VDR-udstyr fra 2007 eller 2008 afhængigt af tonnagen.

Artikel 9

I denne artikel specificeres afskiberens forpligtelser på samme måde som i direktiv 93/75/EØF, så det sikres, at skibets fører eller operatør får præcise oplysninger om ladningen, og at oplysningerne svarer til det farlige eller forurenende gods, der faktisk lastes.

Artikel 10

Denne artikel vedrører anmeldelse af oplysninger om skibet og dets ladning til de kompetente myndigheder i lastehavnen i EU eller, for skibe, der kommer fra havne uden for EU, bestemmelseshavnen i EU. Den indeholder samme krav som artikel 5 i direktiv 93/75/EØF, men de er dog på flere punkter ændret i retning af større fleksibilitet og større harmonisering:

- anmeldelsen behøver ikke at komme fra operatøren, men kan foretages direkte af agenten eller af skibets fører; der tages herved hensyn til de mange i praksis forekommende situationer

- for skibe, der kommer fra havne uden for EU, er anmeldelsen ikke længere en forudsætning for adgang til havnen, men manglende anmeldelse kan straffes med bøde (jf. artikel 22)

- skibe, der ved afsejlingen fra en havn i EU ikke kender deres bestemmelseshavn, har lov til først at anmelde oplysningerne, når de kender bestemmelseshavnen

- for at holde informationsstrømmen nede, især hvad angår ladningen, kan medlemsstaterne bemyndige havnemyndighederne til at modtage og opbevare oplysningerne fra skibet, forudsat at der er sådanne procedurer, at den kompetente myndighed altid har umiddelbar adgang til oplysningerne

- anmeldelsen skal ske fra computer til computer, og når der benyttes EDI-format, skal det følge EDIFACT-standarderne i et bilag til direktivet

- endelig anføres det, at skibe i transit, dvs. skibe, der ikke anløber havne i EU, alligevel skal give oplysninger om ladningen inden for rammerne af indberetningssystemerne langs den europæiske kyst.

Artikel 11

Denne artikel omhandler udveksling af oplysninger om skibe og deres ladning mellem medlemsstaterne med henblik på brug til sikkerhedsformål. Medlemsstaterne skal samarbejde om at forbinde de nationale systemer indbyrdes og få dem til at arbejde sammen, således at de til enhver tid kan udveksle de nødvendige oplysninger ad elektronisk vej.

Aftalememorandummet om gennemførelse af direktivet om farligt gods udgør rammen for samarbejdet.

Artikel 12

Denne artikel indeholder en nærmere beskrivelse af betingelserne for, at medlemsstaterne kan indrømme undtagelser fra de normale indberetningsprocedurer for rutefart inden for EU. Undtagelsesmekanismen i direktiv 93/75/EØF er smidiggjort, idet varighedsbetingelsen er udgået, men til gengæld skal det system, som rederiet opretter, sikre, at de ønskede oplysninger kan fremsendes med det samme, og medlemsstaterne skal kontrollere, at systemet fungerer tilfredsstillende.

Artikel 13

Formålet med denne artikel er, at medlemsstaterne skal kunne træffe en række foranstaltninger, når skibe, der kan være til fare for skibsfarten, sejler langs deres kyst. For det første fastslås det, hvilke skibe der betragtes som potentielt farlige, og dernæst er der bestemmelser om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne langs skibets rute. En medlemsstat kan træffe de foranstaltninger, den finder påkrævede, dog skal de være i overensstemmelse med gældende international ret.

Artikel 14

I denne artikel udvides anvendelsesområdet for lignende bestemmelser i direktiv 93/75/EØF, således at andre kategorier af skibe (der ikke medfører farligt gods eller er i transit) er omfattet. Endvidere er der en nærmere beskrivelse af, hvilke foranstaltninger en medlemsstat har til rådighed for at forebygge og gribe ind ved hændelser og ulykker. Skibsførere skal således indberette alle problemer vedrørende skibets sikkerhed, sejladssikkerheden og forureningsforebyggelse, og de skal desuden indberette observerede forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet, som kan være til fare for miljøet eller andre skibe.

Artikel 15

Ifølge denne artikel kan medlemsstaterne træffe de fornødne foranstaltninger til at forbyde, at skibe går til søs, hvis vejrforholdene er usædvanligt ugunstige, således at der er alvorlig fare for dens egen eller en nabostats kyst.

Artikel 16

Denne artikel kræver, at medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, som de ifølge international ret har mulighed for, til at imødegå risikoen for ulykker eller havforurening ud for deres kyst, og at de tilpligter de berørte parter (operatør, ladningsejer og skibsfører) at samarbejde uindskrænket med dem om at mindske følgerne af en ulykke. Desuden skal skibsføreren i tilfælde af en sådan hændelse eller ulykke sætte sig i forbindelse med rederiet, som skal stille sig til rådighed for den kompetente myndighed.

Artikel 17

Denne artikel kræver, at medlemsstaterne udarbejder katastrofeplaner, således at de lettere kan beslutte, om de skal modtage et skib i nød, og de skal stilles til rådighed for interesserede. Kommissionen skal desuden holdes underrettet om, hvilke foranstaltninger medlemsstaterne har truffet for at udarbejde disse planer.

Artikel 18

I artikel 17 indføres de bestemmelser, der fandtes i artikel 9 og 10 i direktiv 93/75/EØF (om videregivelse af oplysninger til andre skibe og de andre medlemsstater), for alle skibe. De gjaldt i første omgang kun for skibe med farligt eller forurenende gods om bord på vej til eller fra en havn i EU.

Artikel 19

Denne artikel kræver, at medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, de havnemyndigheder og de kystcentraler, der er berørt af gennemførelsen af direktivet, og underretter søfartskredse og Kommissionen herom på passende måde.

Artikel 20

Artiklen omhandler etablering af rammer for samarbejde mellem Kommissionen og medlemsstaterne om den fremtidige udbygning af det europæiske overvågnings- og informationssystem for skibsfarten. Således skal der oprettes teleforbindelser mellem kystcentralerne og havnemyndighederne og mellem kystcentralerne indbyrdes af hensyn til en optimal forvaltning af oplysninger om skibes bevægelser i de europæiske farvande. Der erindres ligeledes om behovet for at supplere systemets dækningsgrad, der endnu ikke er fuldstændig, således at alle skibe, der sejler ind i europæiske farvande, kan identificeres og overvåges nøjere. Hertil kræves det, at de berørte stater samarbejder om at forelægge de relevante forslag for IMO. Endelig tilstræbes der en bedre forvaltning af søfartsoplysninger, hvilket er en af søfartssikkerhedsagenturets opgaver, bl.a. for at give de staterne i det berørte område lettere adgang til oplysninger af fælles interesse og udvikle de værktøjer, der er nødvendige for bedre styring af trafikken i det berørte område.

Artikel 21

Der erindres om, at indsamling og brug af oplysninger, der er indberettet i medfør af direktivet, er underkastet princippet om, at handelstransaktioner er fortrolige, og kun må benyttes til at sikre skibsfarten og forebygge miljøforurening.

Artikel 22

Her opregnes, hvilke foranstaltninger en tilfredsstillende gennemførelse af direktivet kræver. Således skal medlemsstaterne regelmæssigt kontrollere, at de informationssystemer, der er oprettet af hensyn til direktivet, fungerer, og indføre bødestraf i deres lovgivning, som kan forebygge overtrædelse af direktivets krav om indberetning og installering af udstyr. Der er også lagt særlig vægt på, at rederiets sikkerhedsledelse skal kontrolleres for overensstemmelse med ISM-koden i tilfælde af en hændelse til søs, således at ISM-certifikatet omgående inddrages, hvis der afsløres alvorlige fejl.

Artikel 23 og 24

Disse artikler omhandler nedsættelse af et forvaltningsudvalg og afgrænsning af dets anvendelsesområde.

Artikel 25

Ingen bemærkninger.

Artikel 26

Det bestemmes, at direktiv 93/75/EØF, hvis bestemmelser delvis findes i dette direktiv, ophæves 2 år efter vedtagelsen af dette direktiv.

BILAG

Bilag I

I første del af bilag I opregnes, hvilke oplysninger der skal indsendes til den kompetente kystcentral. Der er i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20) tale om oplysninger om skibets identitet, bevægelser, ladning og antal ombordværende. Harmoniseringen er mindst mulig, idet medlemsstaterne har ret til at forlange andre oplysninger af hensyn til sikkerhed eller miljøbeskyttelse. Målet er dog også at kræve færrest mulige oplysninger af skibets fører, eftersom de operationelle centraler kan hente en lang række oplysninger i EQUASIS-databasen.

I anden del opregnes, hvilke oplysninger der i overensstemmelse med den nye regel 19 i SOLAS kan sendes via det automatiske identifikationssystem.

Endelig anføres det, at alle ændringer af de indberettede oplysninger, især skibets rute, skal sendes til kystmyndigheden.

Bilag II

Bilag II indeholder en tidsplan for, hvornår skibe skal være forsynet med automatiske identifikationssystemer (AIS) og udstyr til registrering af rejsedata (VDR-udstyr). Bestemmelserne i SOLAS kapitel V, som er under revision, har dannet grundlag, og anvendelsesområdet er udvidet til også at omfatte andre kategorier af skibe og rejser end dem, der er omfattet af de tilsvarende SOLAS-bestemmelser.

Bilag III

Bilag III opregner de oplysninger, som operatøren, agenten eller føreren af et skib, der er på vej til en EU-havn, skal give. Listen er den samme som i bilag I til direktiv 93/75/EØF, med undtagelse af nogle punkter, der er udgået:

- Da hovedformålet er at forvalte ladningsoplysninger, er sådanne oplysninger som skibets nationalitet, længde og dybgang overflødige. Desuden kan disse oplysninger hentes i EQUASIS.

- Også oplysninger om sejladsen (planlagt rute) er givet af alle skibe i henhold til afsnit I. De har ingen interesse i forbindelse med et system for forvaltning af ladningsoplysninger og er desuden ikke med i de EDIFACT-formater, der benyttes for meddelelser til havnene.

- Af tilsvarende årsager er antallet af besætningsmedlemmer udgået, men også fordi der ikke er grund til kun at forlange sådanne oplysninger om skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods. Oplysningen indgår nu i forpligtelserne i direktivets afsnit I og vedrører antallet af ombordværende.

- Det er gjort tydeligere, hvilke oplysninger der kræves om skibenes ankomst- og afsejlingstidpunkter. I direktiv 93/75/EØF var der tvivl om, om punkt 6 i bilag I skulle fortolkes som det forventede tidspunkt for afsejling fra havnen i Fællesskabet eller fra havnen

uden for Fællesskabet. De oplysninger, som den kompetente myndighed har brug for for skibe på vej til havne i Fællesskabet fra havne uden for Fællesskabet, er afgangstidspunktet fra en havn i Fællesskabet samt det forventede tidspunkt for ankomst og afsejling (således at opholdets varighed er kendt).

Bilag IV

Bilag IV indeholder en liste over de elektroniske EDIFACT-meddelelser, der skal benyttes til indsendelse af oplysninger, når det sker efter EDI-protokollerne.

Bilag V

Bilag V giver eksempler på foranstaltninger, som medlemsstaterne efter en vurdering af den aktuelle situation kan træffe i overensstemmelse med international ret for at forebygge eller imødegå farer og følger af en hændelse til søs. Som i direktiv 93/75/EØF er der tale om at begrænse skibets bevægelser eller pålægge det at følge en bestemt rute, men også at pålægge skibets fører at tage skridt til at bringe faren for miljøet til ophør, at gå til en nødhavn eller at tage lods om bord eller lade skibet bugsere eller endda at sætte et evalueringshold om bord, hvis der åbenlyst ikke er midler om bord til afhjælpning af situationen.

Forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten […]

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen[3],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[4],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[5],

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251[6],

og ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen omtalte i sin meddelelse af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs en række mål, som skal nås på fællesskabsplan, herunder oprettelse af et obligatorisk informationssystem, som giver medlemsstaterne hurtig adgang til alle vigtige oplysninger om sejlads med skibe, der transporterer farligt og forurenende gods, og om ladningens nøjagtige beskaffenhed.

(2) Ved direktiv 93/75/EØF[(4)] af 13. september 1993 er der oprettet et informationssystem for de kompetente myndigheder om skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, og om hændelser på havet. Ifølge direktivets artikel 13 forelægger Kommissionen nye forslag vedrørende indførelse af et mere udbygget indberetningssystem for Fællesskabet, som også kan omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster.

(3) Rådet udtrykker i sin resolution af 8. juni 1993[(5)] om en fælles politik for sikkerhed til søs enighed om, at et mere fyldestgørende informationssystem er et af hovedmålene for Fællesskabets virke.

---

3 EFT C […] af […], s. […].
4 EFT C […] af […], s. […].
5 EFT C […] af […], s. […].
6 EFT C […] af […], s. […].
(4) EFT L 247 af 5.10.1993, s.19.

(5) EFT C 271 af 7.10.1993, s.1.

(4) Oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten vil være med til at forebygge søulykker og havforurening og mindske følgerne heraf for miljøet, økonomien og lokalbefolkningens sundhed. En effektiv skibsfart, herunder effektiv styring af skibenes anløb af havnene, afhænger desuden af, at skibene varsler deres ankomst i tilstrækkelig god tid.

(5) Der er ved de europæiske kyster indført en række indberetningssystemer for skibe, som er i overensstemmelse med de relevante IMO-regler. Det bør sikres, at skibe, der passerer langs kysten uden at anløbe nogen fællesskabshavn, opfylder deres indberetningsforpligtelser inden for disse systemer. Indberetningerne fra sådanne skibe bør som minimum indeholde oplysninger til kystmyndighederne om antal ombordværende, ladning og brændstofbeholdning, som over en vis grænse kan rumme en alvorlig forureningsfare.

(6) Der er ligeledes oprettet VTS-systemer og trafikafviklingssystemer, og de er vigtige for forebyggelse af ulykker og forurening i havområder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig. Det er påkrævet, at skibene benytter disse tjenester og følger reglerne i de af IMO godkendte trafikafviklingssystemer.

(7) Der er sket en stor teknologisk udvikling i udstyret om bord, dels til automatisk identifikation af skibe (AIS-systemer) med henblik på bedre overvågning af skibene, dels til optagelse af rejsedata (VDR-systemer, også kaldet "black box") med henblik på at gøre undersøgelse af ulykker lettere. Da sådant udstyr har stor betydning i en politik for forebyggelse af søulykker, bør det være obligatorisk på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.

(8) Nøjagtigt kendskab til, hvilket farligt eller forurenende gods skibene transporterer, er af største betydning for forberedelse af en effektiv indsats i tilfælde af forurening eller fare for forurening af havet. Skibe, der er på vej til eller fra en medlemsstat, skal give sådanne oplysninger til medlemsstatens kompetente myndigheder eller havnemyndigheder. Skibe, der ikke anløber nogen havn i Fællesskabet, skal som led i de indberetningssystemer, medlemsstaternes kystmyndigheder har, give oplysninger om mængden og arten af farligt gods, de transporterer.

(9) De undertiden oplysninger om lasten bør sendes til de kompetente myndigheder eller den pågældende havnemyndighed i elektronisk form for, at det kan foregå lettere og hurtigere, og således at de kan udnyttes bedre og hurtigere. Når EDI-protokollerne benyttes, bør kun de i direktivet opregnede formater benyttes, så det undgås, at der opstår uforenelige standarder. Af samme årsager bør udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne ske elektronisk.

(10) Ved fast rutefart mellem havne i en eller flere medlemsstater bør indberetningspligten for den enkelte sejlads kunne fraviges, hvis de pågældende selskaber har etableret interne procedurer, som til medlemsstaternes tilfredshed sikrer, at de i direktivet krævede oplysninger straks kan sendes til de kompetente myndigheder.

(11) Hvis en medlemsstat finder, at der som følge af, at vejrforholdene og havets tilstand er usædvanligt ugunstige, er alvorlig fare for miljøet, udsættes afsejlingen for lastskibe med farligt eller forurenende gods, til situationen igen er blevet normal. Medlemsstaten skal i sin vurdering anse sådanne forhold for herskende, når der i det pågældende område er en vindstyrke på mindst 10 på Beaufort-skalen og havet er i en tilsvarende tilstand.

(12) Nogle skibe frembyder på grund af deres adfærd eller tilstand en potentiel fare for skibsfarten og miljøet. Medlemsstaterne bør overvåge sådanne skibe særlig nøje, træffe de fornødne forholdsregler - i overensstemmelse med international ret - for at undgå, at faren bliver større, og videresende deres oplysninger om sådanne skibe til de øvrige berørte medlemsstater.

(13) Medlemsstaterne må sikre sig mod de farer, som nogle situationer på havet, udslip af forurenende stoffer på havoverfladen eller drivgods frembyder for skibsfarten, lokalbefolkningen og miljøet. Med henblik herpå skal skibsførere indberette sådanne begivenheder til kystmyndighederne og give alle foreliggende oplysninger.

(14) I tilfælde af hændelser og ulykker på havet vil et uforbeholdent samarbejde mellem de berørte parter medvirke væsentligt til, at de kompetente myndigheders indsats bliver effektiv.

(15) Mangel på nødhavne kan have alvorlige konsekvenser ved en søulykke. Derfor bør medlemsstaterne opstille sådanne planer, at de kan modtage skibe i nød på bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det.

(16) Om direktivet bliver effektivt forudsætter, at medlemsstaterne nøje kontrollerer det gennemførelse. Hertil skal medlemsstaterne ved passende kontrolforanstaltninger forvisse sig om, at de kommunikationsveje, der etableres i medfør af direktivet, fungerer tilfredsstillende. Der skal ligeledes være mulighed for præventive sanktioner, således at de berørte parter tilskyndes til at opfylde deres pligt til indberetning og til at medføre bestemt udstyr i henhold til direktivet.

(17) Det er nødvendigt at opstille rammer for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at overvågnings-, kontrol- og informationssystemet for skibsfarten kan forbedres gennem opbygning af velegnede kommunikationsforbindelser mellem medlemsstaternes myndigheder og havne. Desuden skal identifikations- og overvågningssystemet udbygges i de havområder i Fællesskabet, hvor dækningen er utilstrækkelig. Endvidere bør der oprettes informationsforvaltningscentre i Fællesskabets kystregioner, således at det bliver lettere at udveksle og have fælles adgang til data, der er relevante for overvågning af trafikken og gennemførelse af direktivet. Det europæiske søfartssikkerhedsagentur, der oprettes ved forordning nr. …/…/EF, kommer til at medvirke til virkeliggørelse af disse mål.

(18) Det er påkrævet, at Kommissionen bistås af et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne ved gennemførelsen af dette direktiv. Da de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre direktivet, er generelle foranstaltninger som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[7], bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse.

(19) Nogle af bestemmelserne i dette direktiv kan ændres ved førnævnte procedure på baggrund af udviklingen i internationale instrumenter og erfaringerne med gennemførelsen af direktivet.

---

[7] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(20) Der er i dette direktiv tale om en betydelig skærpelse, udvidelse og ændring af bestemmelserne i direktiv 93/75/EØF. Derfor bør direktiv 93/75/EØF ophæves.

(21) Med udgangspunkt i nærhedsprincippet er et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører de i dette direktiv krævede forpligtelser og procedurer og anvender dem ensartet, mens de enkelte medlemsstater selv kan bestemme, i hvilken form det skal finde sted -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv har til formål at oprette et overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv og forebygge forurening fra skibe.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Dette direktiv gælder for skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, undtagen

a) krigsskibe, sømilitære hjælpeskibe og andre skibe, som ejes eller drives af en medlemsstat, og som kun anvendes i officiel og ikke-kommerciel tjeneste

b) fiskeskibe med en længde på mindre end 45 m og fritidsfartøjer

c) storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.

Artikel 3
Definitioner

I dette direktiv forstås ved

a) "operatør" et skibs reder eller den, der forestår dets drift

b) "agent" en person, der er bemyndiget til at udlevere oplysninger på vegne af et skibs operatør

c) "afskiber" enhver person, der indgår en kontrakt med en transportvirksomhed om søtransport af gods, eller i hvis navn eller på hvis vegne der indgås en sådan kontrakt

d) "rederi" rederi som defineret i kapitel IX, regel 1, punkt 2, i SOLAS-konventionen

e) "skib" ethvert søgående fartøj

f) "farligt gods"

– gods, der er opført i IMDG-koden

– flydende farlige stoffer, der er opført i kapitel 17 i IBC-koden

– flydende gas, der er opført i kapitel 19 i IGC-koden

– faste stoffer, der er opført i tillæg B til BC-koden

også gods, for hvis transport der er fastsat hensigtsmæssige forhåndsbetingelser i overensstemmelse med punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden, er omfattet

g) "forurenende gods"

– olie som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 1

– skadelige væsker som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 2

– skadelige stoffer som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 3

h) "transportenhed" et køretøj til godstransport ad vej, en jernbanegodsvogn, en container, en tankbil, en jernbanetankvogn eller en flytbar tank

i) "relevante internationale instrumenter"

– MARPOL: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil

– SOLAS: den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer

– international konvention af 1969 om skibsmåleregler

– international konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og protokol af 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie

– ISM-koden: den internationale kode for sikker drift af skibe

– IMDG-koden: den internationale kode for søtransport af farligt gods

– IBC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af farlige kemiske produkter i bulk

– IGC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk

– BC-koden: IMO's kode for sikker transport af tørlast i bulk

– INF-koden: IMO's kode for sikker transport af bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere om bord i skibe

– IMO-resolution A.851 (20): Den Internationale Søfartsorganisations resolution A.851 (20) med titlen: "General Principles for Ship Reporting Systems and

Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants"

således som de er udformet ved direktivets vedtagelse

j) "adresse" navn og kommunikationsforbindelse, hvormed der om nødvendigt kan etableres kontakt med operatør, agent, havnemyndighed, kompetent myndighed eller enhver anden bemyndiget person eller organisation, der er i besiddelse af detaljerede oplysninger om skibets last

k) "kompetent myndighed" en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er bemyndiget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv

l) "havnemyndighed" den kompetente havnemyndighed, som af medlemsstaten er bemyndiget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv

m) "kystcentral" en søtrafiktjeneste, et anlæg på land med ansvar for et obligatorisk IMO-godkendt indberetningssystem eller en organisation, der er ansvarlig for at koordinere eftersøgnings- og redningsopgaver og forureningsbekæmpelse på søen, udpeget af medlemsstaterne i medfør af dette direktiv.

AFSNIT I – INDBERETNING FRA SKIBE OG OVERVÅGNING AF SKIBE I EUROPÆISKE FARVANDE

Artikel 4

Indberetning inden anløb af en fællesskabshavn

Medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for, at alle skibe på vej mod en havn i Fællesskabet, giver havnemyndigheden meddelelse om deres ankomst

a) mindst 48 timer inden ankomsten, hvis ankomsthavnen er kendt

b) så snart ankomsthavnen er kendt, hvis denne oplysning foreligger mindre end 48 timer inden ankomsten

c) senest når skibet afgår fra den foregående havn, hvis rejsen varer mindre end 48 timer.

Artikel 5

Deltagelse i obligatoriske indberetningssystemer

1. Skibe, der sejler ind i et område, som dækkes af en kystcentral med et obligatorisk IMO-godkendt indberetningssystem, skal delatage i systemet efter gældende regler og procedurer.

2. Skibene skal mindst indgive de oplysninger, der er omhandlet i bilag I, punkt 1, uden at dette hindrer, at medlemsstaten kan kræve supplerende oplysninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20).

Artikel 6

Afvikling af sejladsen i områder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig

1. Skibe, der sejler ind i et område, som dækkes af en søtrafiktjeneste eller et IMO-godkendt trafikafviklingssystem under en medlemsstats ansvar, skal benytte de eksisterende tjenester efter gældende regler og procedurer og overholde de bestemmelser, der gælder for området, og følge eventuelle påbud. For skibe, der sejler under et tredjelands flag, er deltagelse i en søtrafiktjeneste kun obligatorisk i havområder inden for den pågældende medlemsstats søterritorium.

2. Medlemsstaterne påser, at de søtrafiktjenester og trafikafviklingssystemer, de har ansvaret for, råder over behørigt uddannet personale i tilstrækkeligt antal og egnet kommunikations- og skibsovervågningsudstyr, og at de drives i overensstemmelse med relevante IMO-retningslinjer.

Artikel 7

Automatiske identifikationssystemer

1. Skibe, der anløber en fællesskabshavn, skal inden for de i bilag II, punkt I, anførte frister være udstyret med et automatisk identifikationssystem, som opfylder de af IMO opstillede præstationskrav, og som kan sende de i bilag I, punkt 2, anførte oplysninger.

2. Medlemsstaterne skal være i besiddelse af udstyr og anlæg på land, som er egnet til at modtage og bearbejde de i stk. 1 omhandlede oplysninger, således at tidsfristerne i bilag II-1 overholdes.

Artikel 8

Registrering af rejsedata (VDR-systemer)

Skibe, der anløber en havn i Fællesskabet, skal have udstyr til registrering af rejsedata (voyage data recorder) som anført i bilag II-2. Eventuelle undtagelser for ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d, i direktiv 1999/35/EF[8] bortfalder med vedtagelsen af dette direktiv.

Med VDR-udstyret skal det være muligt at opbevare oplysninger om skibets position, bevægelse, fysiske tilstand, styring og kontrol på sikker og genfindelig måde og at stille dem til rådighed for medlemsstater, der deltager i undersøgelse af en søulykke.

AFSNIT II – INDBERETNING AF FARLIGT OG FORURENENDE GODS OM BORD

Artikel 9

Afskiberens forpligtelser

Skibe må ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med

[8] EFT L 138 af 1.6.1999, s.1.

den nøjagtige tekniske betegnelse på det farlige eller forurenende gods, et eventuelt FN-nummer, fareklasse, mængde og, hvis der er tale om andre transportenheder end tanke, deres identifikationsnumre.

Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og at sikre, at den forsendelse, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med bestemmelserne ovenfor.

Artikel 10

Anmeldelse fra skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods

1. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, der forlader en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, anmelder senest ved skibets afgang alle de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.

2. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, der kommer fra en havn uden for Fællesskabet med farligt eller forurenende gods og er på vej til en havn i Fællesskabet eller en ankerplads inden for en medlemsstats søterritorium, skal anmelde alle de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den første bestemmelseshavn eller ankerplads er beliggende, senest ved afgang fra lastehavnen eller, hvis denne oplysning ikke foreligger ved afgangen, så snart bestemmelseshavnen er kendt.

3. Medlemsstaterne kan fastlægge en procedure, hvorved det tillades operatøren, agenten eller føreren af et skib som omhandlet i de foregående stykker at indgive de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til havnemyndighederne i lastehavnen eller bestemmelseshavnen i Fællesskabet.

   Proceduren skal sikre, at den kompetente myndighed har adgang til oplysningerne når som helst, det er påkrævet. Med henblik herpå opbevarer havnemyndigheden oplysningerne i så langt et tidsrum, at de kan benyttes i tilfælde af en hændelse eller ulykke på havet. Havnemyndigheden træffer sådanne foranstaltninger, at oplysningerne straks kan gives til den kompetente myndighed på dennes forlangende ad elektronisk vej døgnet rundt.

4. Skibets operatør, agent eller fører skal indgive de oplysninger om lasten, som er opregnet i punkt 5 i bilag III, til havnemyndigheden eller den kompetente myndighed ad elektronisk vej. Benyttes der EDI-meddelelser til at fremsende oplysningerne, skal EDIFACT-meddelelsesformaterne i bilag IV benyttes.

5. Skibe med farligt eller forurenende gods om bord, som sejler ind i en medlemsstats søterritorium eller eksklusive økonomiske zone, men hverken er på vej til eller fra en havn i Fællesskabet, anmelder til de kystcentraler, der har et obligatorisk indberetningssystem, jf. artikel 5, mængden af det farlige gods og dets IMO-klasse.

Artikel 11

Elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaterne

Medlemsstaterne sikrer i samarbejde, at de nationale systemer til forvaltning af oplysningerne i bilag III, forbindes indbyrdes og kan arbejde sammen.

De kommunikationssystemer, der etableres med henblik på foregående afsnit, skal opfylde følgende kriterier:

– Dataudvekslingen skal ske elektronisk og på en sådan måde, at der kan modtages og behandles meddelelser som omhandlet i artikel 10.

– Der skal kunne sendes oplysninger døgnet rundt.

– En medlemsstat skal straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende last til en anden medlemsstat på dennes forlangende.

Artikel 12

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i national rutefart mellem havne på deres eget område, fra bestemmelserne i artikel 10, hvis begge følgende betingelser er opfyldt:

   – Det pågældende rederi fører en liste over de pågældende skibe og sender den til den pågældende kompetente myndighed.

   – For hver enkelt rejse stilles de i bilag III opregnede oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et sådant internt system, at det døgnet rundt kan sende de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed i elektronisk form, jf. artikel 10, stk. 2, straks efter at have modtaget anmodning herom.

2. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 er opfyldt. Hvis blot én af betingelserne ikke længere er opfyldt, inddrager medlemsstaten rederiets undtagelse med øjeblikkelig virkning.

3. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over rederier og skibe, der er omfattet af undtagelsen i denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.

4. Når to eller flere medlemsstater berøres af en international rute, der drives af ét rederi, kan de i samarbejde indrømme rederiet undtagelse efter bestemmelserne i denne artikel.

AFSNIT III - OVERVÅGNING AF FARLIGE SKIBE OG INDGREB I TILFÆLDE AF HÆNDELSER OG ULYKKER TIL SØS

Artikel 13

Skibe, der kan være til fare for skibsfarten

1. Skibe, der opfylder nedenstående kriterier, anses som skibe, der kan være til fare for skibsfarten eller miljøet:

– skibe, der har været ude for en ulykke eller hændelse som omhandlet i artikel 14

– skibe, der har forsømt en indberetningspligt, som er pålagt ved dette direktiv

– skibe, der har overtrådt reglerne i de trafikafviklingssystemer eller skibstrafiktjenester, som en medlemsstat har ansvaret for

– skibe, om hvilke der er beviser for eller stærk mistanke om forsætligt udslip af kulbrinter eller andre ovetrædelser af Marpol-konventionen i farvande under en medlemsstats jurisdiktion

– skibe, som har anløbsforbud i Fællesskabets havne, eller om hvilke der er givet underretning af en medlemsstat i overensstemmelse med bilag I, punkt 1, i direktiv 95/21/EF.

2. Kystcentraler, der er i besiddelse af relevante oplysninger om de skibe, der er omhandlet i stk. 1, videresender dem til kystcentralerne i de øvrige medlemsstater langs skibets formodede rute.

3. Uden at bestemmelserne i artikel 15 indskrænkes, træffer medlemsstaterne i overensstemmelse med international ret sådanne forholdsregler mod skibe som omhandlet i stk. 1, som de har identificeret, eller som de har modtaget underretning om af andre medlemsstater, at enhver fare for sikkerheden til søs og havmiljøet forebygges eller mindskes. Medlemsstaterne foretager under iagttagelse af bestemmelserne i direktiv 95/21/EF sådan kontrol eller indgreb, som de skønner påkrævet for at konstatere eventuelle overtrædelser af bestemmelserne i dette direktiv eller regler i gældende internationale konventioner. De giver den medlemsstat, der har sendt dem oplysninger i medfør af stk. 2, meddelelse om eventuelle resultater heraf.

Artikel 14

Indberetning af hændelser og ulykker til søs

1. For at forebygge eller mindske større farer for sikkerheden til søs, personers sikkerhed og miljøet har føreren af et skib, der er under sejlads i en medlemsstats søterritorium, dens eksklusive økonomiske zone eller det åbne hav ud for dens kyst, pligt til straks at indberette følgende til den geografisk kompetente kystcentral:

– Hændelser og ulykker, der forringer skibets sikkerhed, f.eks. kollision, grundstødning, havari, driftsstop, vandfyldning, forskydning af ladningen, skader på skrog og konstruktionssvigt.

– Hændelser og ulykker, der kan reducere sejladsens sikkerhed, f.eks. svigt, der kan påvirke skibets manøvrerings- eller navigationsevne, og fejl, der griber ind i fremdrivningsmaskineri eller styreapparat, elproduktionsanlæg eller navigations- eller kommunikationsudstyr.

– Situationer, der kan føre til forurening af en medlemsstats havområder eller kyst, f.eks. udslip eller risiko for udslip af forurenende stoffer i havet, og iagttagelse af forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.

2. Indberetninger i medfør af stk. 1 skal mindst indeholde skibets identitet, dets position, dets lastehavn, dets bestemmelseshavn, en eventuel adresse, hvorfra der kan fremskaffes oplysninger om ladningen, antallet af ombordværende, nærmere oplysninger om hændelsen og andre relevante oplysninger som omhandlet i IMO-resolution A.851 (20).

Artikel 15
Foranstaltninger i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold

Hvis en medlemsstat finder, at der som følge af, at vejrforholdene og havets tilstand er usædvanligt ugunstige, er alvorlig fare for forurening af dens hav- eller kystområder eller en anden medlemsstats hav- eller kystområder, skal den ved hjælp af de fornødne administrative foranstaltninger forbyde skibe, der kan være årsag til en sådan fare, at afsejle fra havne i det pågældende område.

Afsejlingsforbuddet ophæves, når det er fastslået, at skibet kan forlade havnen uden at være årsag til en fare som omhandlet i stk. 1.

Artikel 16
Foranstaltninger i tilfælde af hændelser og ulykker til søs

1. I tilfælde af hændelser eller ulykker til søs som omhandlet i artikel 14 sørger medlemsstaterne ved hjælp af hensigtsmæssige foranstaltninger i overensstemmelse med international ret for sejladssikkerheden, personers sikkerhed og beskyttelse af havmiljøet.

   Bilag V indeholder en ikke udtømmende liste over foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe i medfør af denne artikel.

2. Operatøren, skibets fører og ejeren af ladningen har pligt til på de nationale kompetente myndigheders anmodning at samarbejde uindskrænket med dem om at mindske følgerne af en hændelse eller en ulykke til søs.

3. Føreren af et skib, der er omfattet af bestemmelserne i Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift (ISM koden), underretter rederiet om alle hændelser og ulykker til søs. Så snart rederiet er underrettet om en sådan situation, sætter det sig i forbindelse med den kompetente kystcentral og stiller sig til rådighed herfor.

Artikel 17
Nødhavn

Medlemsstaterne træffer sådanne bestemmelser, som er nødvendige for at sikre, at der på deres område er havne til rådighed til at modtage skibe i nød. De udarbejder efter høring af de berørte parter detaljerede planer over hver af de pågældende havne med angivelse af områdets kendetegn, installationer til rådighed, operationelle og miljømæssige begrænsninger og procedurer, der skal følges ved eventuelt anløb af skibe i nød.

Planerne for modtagelse af skibe i nød udleveres på forlangende. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet i medfør af foregående afsnit.

Artikel 18

Information af de berørte parter

1. Den kompetente kystmyndighed i en medlemsstat giver via radio underretning til alle berørte sektorer om alle hændelser, der er indberettet i medfør af artikel 14, stk. 1, og om tilstedeværelse af skibe, der er til fare for skibsfarten.

2. De kompetente myndigheder, der er i besiddelse af oplysninger, der er givet i medfør af artikel 10 og 14, træffer sådanne foranstaltninger, at de når som helst kan videregive disse oplysninger, hvis den kompetente myndighed i en anden medlemsstat anmoder herom af sikkerhedshensyn.

3. En medlemsstat, hvis kompetente myndigheder i medfør af dette direktiv eller ad anden vej har fået oplysning om kendsgerninger, der indebærer eller øger risikoen for, at nogle af en anden medlemsstats hav- og kystområder kommer i fare, træffer de fornødne foranstaltninger til hurtigst muligt at underrette alle interesserede stater herom og rådføre sig med dem om, hvad der skal foretages. Medlemsstaterne samarbejder om en eventuel fælles indsats.

   Alle medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de indberetninger, som skibene skal sende dem i medfør af artikel 14, udnyttes til fulde.

AFSNIT IV - LEDSAGEFORANSTALTNINGER

Artikel 19

Udpegning af kompetente organisationer og offentliggørelse af listen over dem

1. Hver medlemsstat udpeger de kompetente myndigheder, de havnemyndigheder og de kystcentraler, som de i dette direktiv omhandlede meddelelser skal sendes til.

2. Medlemsstaterne sørger for, at søfartssektoren, bl.a. ved hjælp af nautiske publikationer, informeres fyldestgørende om de i stk. 1 nævnte myndigheder og centraler, herunder deres geografiske ansvarsområde, og om de procedurer, der gælder for indberetning af de oplysninger, der kræves i direktivet, og holder disse informationer ajour.

3. Medlemsstaterne giver Kommissionen en liste over de organisationer, der er udpeget i medfør af stk. 1, og senere ajourføringer.

Artikel 20

Samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om følgende mål:

a) at udnytte de oplysninger, der indberettes i medfør af dette direktiv, optimalt, herunder at udbygge teleforbindelserne mellem kystcentralerne og havnemyndighederne med henblik på at udveksle data om skibenes bevægelser og forventede ankomsttidspunkter i havnene og om deres ladning

b) at udbygge og effektivisere teleforbindelserne mellem medlemsstaternes kystcentraler med henblik på at forbedre kendskabet til trafikken og overvågningen af skibe, der passerer langs de europæiske kyster, og at harmonisere og så vidt muligt reducere de indberetninger, der kræves af skibene undervejs

c) at udvide dækningsområdet for det europæiske overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under sejlads i europæiske farvande. Hertil samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige trafikafviklingssystemer, som forelægges til godkendelse i IMO.

2. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, oprettet ved forordning nr. …/2000 (EF), medvirker til opfyldelse af følgende mål:

– at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen om virkeliggørelse af målene i stk. 1

– at fremme samarbejdet mellem kyststaterne i de berørte kystområder inden for de sagsområder, der er omfattet af dette direktiv

– at informere søfartssektoren bedre om de krav og procedurer, der er indeholdt i dette direktiv

– at opstille en liste over de kompetente organisationer, der er udpeget i medfør af artikel 19, relevante oplysninger om rederier, der har opnået undtagelse i medfør af artikel 12, skibe, der kan være til fare for skibsfarten som omhandlet i artikel 13, og alle øvrige oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af dette direktiv, og stille dem til rådighed for de interesserede parter

– at udvikle og drive de informationssystemer, der er nødvendige for at virkeliggøre målene i de foregående led

– at oprette regionale centre for forvaltning af information, der er indhentet og benyttet i medfør af dette direktiv, bl.a. med henblik på at opnå optimale trafikforhold i områder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig.

Artikel 21

Hemmeligholdelse af oplysninger

Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, de kommer i besiddelse af i medfør af dette direktiv, behandles fortroligt og kun benyttes til at sikre skibsfarten og forebygge forurening fra skibe.

Artikel 22

Kontrol med direktivets gennemførelse og sanktioner

1. Medlemsstaterne kontrollerer via regelmæssig kontrol og uvarslet kontrol, at de telesystemer, der er oprettet i medfør af dette direktiv, fungerer, især at de kan opfylde kravet om modtagelse og omgående videresendelse af oplysninger, der er indberettet i medfør af artikel 10 og 12, døgnet rundt.

2. Medlemsstaterne fastsætter i deres nationale lovgivning økonomiske sanktioner over for operatører, agenter, afskibere, ejere af ladninger og skibsførere, der overtræder bestemmelserne i dette direktiv.

De sanktioner, der er omhandlet i første afsnit, skal være så høje, at de afholder vedkommende person fra at begå en overtrædelse eller fortsætte sin overtrædelse.

3. Uden at de øvrige foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelse af direktivet, indskrænkes, skal de økonomiske sanktioner, som medlemsstaterne indfører, bl.a. finde anvendelse ved følgende overtrædelser af direktivets bestemmelser:

– manglende meddelelse inden anløb af en havn som omhandlet i artikel 4

– manglende deltagelse i et obligatorisk indberetningssystem som omhandlet i artikel 5

– overtrædelse af reglerne i et trafikafviklingssystem eller manglende overholdelse af påbud fra en søtrafiktjeneste, der er udpeget af en medlemsstat, som omhandlet i artikel 6

– manglende eller defekt automatisk identifikationssystem eller VDR-system som omhandlet i artikel 7 og 8

– manglende eller ukorrekt erklæring fra afskiberen som omhandlet i artikel 9

– overtrædelse af anmeldelsespligten i artikel 10 og 12

– manglende indberetning af hændelse, ulykke eller situation som omhandlet i artikel 14

– afsejling fra en havn i strid med artikel 15

– manglende samarbejde med de nationale myndigheder om at mindske følgerne af en søulykke som omhandlet i artikel 16.

4. Medlemsstaterne underretter straks flagstaten og andre berørte stater om foranstaltninger, der er truffet mod skibe, der ikke sejler under dens flag, i medfør af artikel 13, artikel 16 og stk. 2 i denne artikel.

5. Når en medlemsstat i tilfælde af en hændelse eller en ulykke til søs som omhandlet i artikel 16 konstaterer, at rederiet ikke kan få og holde kontakt med skibet eller de berørte operationelle myndigheder, underretter den den stat, der har udstedt ISM-certifikatet eller i hvis navn det er udstedt.

I tilfælde af en så alvorlig mangel, at der er påvist betydelig uoverensstemmelse i, hvordan rederiets sikkerhedsstyringssystem fungerer, inddrager den medlemsstat, der har udstedt skibets overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift, omgående rederiets ISM-certifikat.

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 23

Fremgangsmåde ved ændring

Fremgangsmåden i artikel 24 anvendes med henblik på

– at indføre ændringer af de internationale instrumenter, der er omhandlet i artikel 2, litra i, i dette direktiv

– at ændre de i bilagene beskrevne forpligtelser og procedurer på baggrund af erfaringerne med direktivet.

Artikel 24

Forskriftsudvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne med en repræsentant for Kommissionen som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF under overholdelse af bestemmelserne i artikel 8 i samme afgørelse.

3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i beslutning 1999/468/EF, er fastsat til tre måneder.

Artikel 25

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. juli 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 26

Direktiv 93/75/EF ophæves to år efter vedtagelsen af dette direktiv.

Artikel 27

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

Artikel 28

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
formand	*formand*
[…]	*[…]*

BILAG I

Oplysninger, der indberettes i medfør af afsnit I

1. Oplysninger omhandlet i artikel 5

- A - Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- C eller D : Position
- G – Lastehavn
- I - Bestemmelseshavn og forventet ankomsttidspunkt
- P – Ladning samt mængde og IMO-klasse for eventuelt farligt gods
- W - Samlet antal ombordværende personer
- X - Andre oplysninger :
  - Adresse for oplysninger om ladningen
  - Bunkeroliens art og mængde, for skibe med mere end 5000 ton bunkerolie om bord

2. Oplysninger omhandlet i artikel 7

- Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- Skibets type
- Position, kurs, hastighed og driftskonditioner
- Afgangshavn, bestemmelseshavn og forventet ankomsttidspunkt
- Farligt gods om bord: ja / nej
- I bekræftende fald, adresse for oplysninger om ladningen

3. Ved ændringer i de oplysninger, der er indberettet i medfør af dette bilag, underretter skibets fører straks de pågældende kystmyndigheder herom.

BILAG II

Forskrifter for udstyr om bord

I - Automatiske identifikationssystemer (AIS)

1. Skibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere

Passagerskibe uanset størrelse og alle skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, som er bygget den 1. juli 2002 eller senere, og som anløber en havn i Fællesskabet, er omfattet af bestemmelserne i artikel 7.

2. Skibe, der er bygget inden den 1. juli 2002

Skibe, der er bygget inden den 1. juli 2002 og anløber en havn i Fællesskabet, skal opfylde bestemmelserne i artikel 7 inden for følgende tidsfrister:

- passagerskibe: senest den 1. juli 2003
- tankskibe: senest ved første inspektion af sikkerhedsudstyret efter den 1. juli 2003
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 50000 og derover: senest den 1. juli 2004
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 10000 og derover, men under 50000: senest den 1. juli 2005
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 3000 og derover, men under 10000: senest den 1. juli 2006
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 300 og derover, men under 3000: senest den 1. juli 2007.

II – Registrering af rejsedata ("black box")

Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, skal have udstyr til registrering af rejsedata (black box), som opfylder funktionskravene i IMO-resolution A.861 (20) og prøvningskravene i standard nr. 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Komité (IEC), når de anløber en havn i Fællesskabet:

- passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest ved direktivets ikrafttræden
- andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3000 og derover, og som er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest ved direktivets ikrafttræden
- passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: senest den 1. juli 2004
- lastskibe med en bruttotonnage på 20000 og derover: senest den 1. januar 2007

– lastskibe med en bruttotonnage mellem 3000 og 20000: senest den 1. januar 2008.

BILAG III

Oplysninger, der anmeldes i medfør af artikel 10

1 Identifikation af skibet (navn, kaldesignal og eventuelt IMO-identifikationsnummer).

2 Bestemmelseshavn.

3 Afgangstidpunkt for skibe, der forlader en havn i en medlemsstat (artikel 10, stk. 1).

4 Forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidpunkt for afsejling fra denne havn (artikel 10, stk. 2).

5 Nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori ifølge INF-koden, godsets mængde og placering i skibet samt, hvis der er tale om andre transportenheder end tanke, deres identifikationsnumre.

6 Bekræftelse af, at der om bord findes en liste, et manifest eller en stuvningsplan med nøje beskrivelse af det farlige eller forurenende gods og dets placering.

7 Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

BILAG IV
Elektroniske EDIFACT-meddelelser

De i artikel 10, stk. 4, omhandlede EDIFACT-meddelelser er følgende:

- MOTREQ ("Vessel Data Request"): sendes, når der både kræves oplysninger om et bestemt skib og farligt eller forurenende gods om bord
- APERAK ("Application Acknowledgement"): viser, at dataene om det pågældende skib foreligger og bliver fremsendt, eller ikke foreligger
- VESDEP ("Vessel Movement Data"): detaljerede oplysninger om det pågældende skibs rejse
- IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): detaljerede oplysninger om den farlige eller forurenende ladnings art
- BAPLIE ("Bayplan"): detaljerede oplysninger om godsets placering om bord

BILAG V

Foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe af hensyn til sejladssikkerheden eller beskyttelse af miljøet
(ifølge artikel 16, stk. 1)

Den kompetente myndighed i en medlemsstat kan træffe nedenstående foranstaltninger, hvis den inden for rammerne af international ret konstaterer, at det er nødvendigt at afværge, imødegå eller undgå overhængende alvorlig fare for dens kyst eller dermed forbundne interesser, andre skibes sikkerhed, besætningens, passagerers og befolkningens sikkerhed eller miljøet, som følge af en hændelse eller en situation som beskrevet i artikel 14, hvori et skib, der er omfattet af dette direktiv, er involveret:

- begrænse skibets bevægelser eller påbyde en bestemt rute; dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads
- pålægge skibets fører at bringe faren for miljøet eller sejladssikkerheden til ophør
- sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens størrelse, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kystcentral informeret
- pålægge skibsføreren at søge nødhavn i tilfælde af overhængende fare
- påbyde lodsning eller bugsering af skibet.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten

2. BUDGETPOST

Del A (se § 10)

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

3. RETSGRUNDLAG

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

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Oprette et overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten for at forbedre forebyggelse og indgriben i tilfælde af ulykker og fare for forurening af medlemsstaternes kyst.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse

Ubestemt tid.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

5.3 Indtægtstype: ingen

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

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

Den foreslåede foranstaltning får kun ringe indvirkning på Fællesskabets budget, idet den hovedsagelig består i afholdelse af møder mellem søfartseksperter fra medlemsstaterne. Dertil kommer, at det europæiske søfartssikkerhedsagentur i overensstemmelse med artikel 20, stk. 2, har ansvaret for en række opgaver i forbindelse med gennemførelsen af direktivet og dermed skal afholde udgifterne dertil. Der henvises derfor til den finansieringsoversigt, der er

vedlagt forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur, for nærmere oplysninger om de finansielle følger af oprettelsen af denne struktur. På denne baggrund skulle størsteparten af udgifterne blive afholdt over det europæiske søfartssikkerhedsagenturs budget.

Møder med eksperter fra sektoren kan indebære nogle driftsudgifter. Bevillingerne hertil er nærmere beskrevet i tabel 7.2 og opført under budgetkonto B2-702.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

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

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

De individuelle omkostninger består af et årligt beløb på 5000 EUR til afholdelse at et årligt endagsmøde med branchens eksperter. Der påregnes endvidere omkostninger til offentliggørelse af information og til indførelse af systemet, især til at informere søfartskredse om forpligtelser og procedurer i forbindelse med direktivets gennemførelse. Der kan således i direktivets første gennemførelsesår regnes med forpligtelser for 10000 EUR dertil. Fem år senere må der regnes med ajourføring (5000 EUR).

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

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (løbende priser)

	År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og efter-følgen-de år	I alt
– Ekspertmøder[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Oplysning og publikationer		0,010				0,005	0, 015
I alt		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[9] Coûts respectant les critères visés dans la communication de la Commission du 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger

mio. EUR

	År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og efter-følgen-de år	I alt
Forpligtelsesbevillinger		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Betalingsbevillinger							
År n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 og følgende år		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
I alt		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. FORANSTALTNINGER TIL FOREBYGGELSE AF SVIG

– Kontrol med overholdelse af procedurerne for indkaldelse af medlemsstaternes eksperter til udvalgets møder.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

– Specifikke mål: forbindelser til det generelle mål

Oprettelse af en samarbejdsordning mellem medlemsstaterne og Kommissionen, bestående i afholdelse af møder med søfartseksperter, bl.a. for at forberede udvidelse af dækningsgraden af det europæiske overvågnings- og informationssystem for skibsfarten.

– Målgruppe: Der skelnes mellem individuelle mål; slutmodtagerne af EU's økonomiske bidrag og eventuelle mellemmænd angives.

Ikke relevant.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

– Behov for EF-støtte med særlig hensyntagen til nærhedsprincippet

Forslaget indebærer ingen EF-støtte. Dog kan det tænkes, at nogle medlemsstater fremlægger projekter til infrastruktur eller udstyr til forvaltning af søtrafikken med henblik på at opnå EF-støtte. Den skal her anføres, at en række projekter af denne type allerede har opnået EF-støtte med midler til transeuropæiske transportnet og fra Samhørighedsfonden og FEDER.

– Valg af veje og midler

* Fordele sammenlignet med eventuelle alternativer (komparative fordele)

Ikke relevant.

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

Ikke relevant.

* Forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekt

Ikke relevant.

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

Ingen usikkerhedsfaktorer.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

– Resultatindikatorer

* Output-indikatorer (omfanget af de iværksatte aktiviteter)

De vigtigste ressourcer leveres af Kommissionen og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur

* Virkningsindikatorer

De vigtigste virkningsindikatorer er de forslag til supplering og udvidelse af informations- og overvågningssystemet, som udarbejdes i fællesskab af Kommissionen og medlemsstaterne. Ifølge gældende internationale regler skal sådanne forslag forelægges til godkendelse hos IMO.

Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur får ligeledes blandt sine funktioner at overvåge og evaluere direktivets gennemførelse.

– Hvordan og hvor hyppigt foregår evalueringen

Evalueringens hyppighed afhænger af aktiviteterne i Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur.

– Vurdering af resultaterne (hvis foranstaltningen skal fortsættes eller fornys)

Oplysninger fra kontakten mellem Kommissionen og medlemsstaternes eksperter og i rapporter fra Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur skal anvendes til vurdering af behovet for at ajourføre og ændre direktivet.

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

10.1 Virkning for antallet af stillinger

Generelt set har det foreliggende forslag begrænsede virkninger for budgettets del A. Løbende overvågning af direktivets gennemførelse er påkrævet, herunder forberedelse af og deltagelse i møder og forskellig koordinering med medlemsstaterne. En stor del af den øvrige administration skulle finde sted inden for Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur.

Type stilling		Personale til administrering af foranstaltningen		Kilde:		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt ansat personale	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Ubestemt tid - -
Andre ressourcer		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Ubestemt tid

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen, herunder omkostninger som følge af møder i udvalg og ekspertgrupper

EUR

Budgetpost (nr. og tekst)	Beløb	Beregningsmetode
A 7031 (obligatoriske udvalg)	9 750 €	Det forskriftsudvalg, der etableres i henhold til dette direktiv, forventes gennemsnitligt at hold et endags møde om året for at drøfte bestemte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af direktivets bestemmelser. Godtgørelse af rejseudgifter for statslige eksperter til dette møde anslås til gennemsnitligt 650 EUR pr. ekspert x 15.
I alt	9 750 €	

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

2000/0326 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger

BEGRUNDELSE

GENEREL INDLEDNING

1 Nuværende situation og problemer

Erstatning til ofre for ulykker med olieudslip forårsaget af olietankskibe udgør et vigtigt aspekt af den samlede lovgivningsramme vedrørende olieforurening til søs og er derfor et emne, der er af stor betydning for Europa-Kommissionen. Som understreget i Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport af 21. marts 2000 (KOM(2000)142 endelig), finder Kommissionen, at den nuværende internationale ansvars- og erstatningsordning udviser en række mangler, selv om den har tjent sit formål relativt godt i de seneste årtier. Det mest presserende spørgsmål er de nuværende utilstrækkelige grænser for ansvar og erstatning. Nogle af de seneste ulykker, nok mest bemærkelsesværdig *Erikas* forlis og det deraf følgende olieudslip i december 1999, har klart vist, at de eksisterende grænser er utilstrækkelige, og har de følger, at ofre for et olieudslip muligvis ikke får fuld erstatning for skaden og at udbetalingen af erstatning også sker med store forsinkelser. På denne baggrund har Kommissionen besluttet at handle særligt hurtigt for at skabe en ordning til forhøjelse af erstatningsgrænserne, så det sikres, at der vil blive udbetalt passende erstatning for fremtidige olieudslip i Europa. De øvrige mangler skal også ændres, men Kommissionen finder, at de kan behandles over en lidt længere periode. Ud over spørgsmålet om ansvar og erstatning fremsætter Kommissionen også forslag om indførelse af en strafferetlig sanktion, når der er konstateret grov forsømmelighed fra enhver persons side, der er involveret i olietransport ad søvejen.

2 Baggrund

Transport af olie ad søvejen er en aktivitet, der rummer en iboende fare, som i væsentlig grad truer havmiljøet. Det fulde omfang af truslerne mod miljøet som følge af den hurtige vækst i tankskibstrafikken og skibenes størrelse blev tydeligt i marts 1967, da den 120 000 tons dødvægt liberisk indregistrerede tanker *Torrey Canyon* løb på grund på Seven Stones revet ud for Land's End, UK. Ulykken forårsagede et olieudslip på 119 000 tons råolie, som medførte alvorlig forurening langs kysterne i Sydvestengland og Nordfrankrig.

Denne ulykke fik hurtigt det internationale samfund til gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) at udarbejde en række instrumenter, der skulle forbedre olietankskibes sikkerhed og øge beskyttelsen af havmiljøet, herunder to konventioner, som indeholdt detaljerede regler for ansvar og erstatning for olieforureningsskader forårsaget af olietankskibe.

Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening fra 1969 (CLC) og den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening fra 1971 (Fondskonventionen) trådte i kraft i henholdsvis 1975 og 1978. De to konventioner oprettede et todelt ansvarssystem, som bygger på et objektivt men begrænset ansvar for den registrerede skibsejer og en fond, som finansieres af oliemodtagere, som yder supplerende erstatning til skadelidte ved olieforureningsskader, som ikke kan opnå fuld erstatning for skaden fra skibets ejer.

Denne ordning er kun blevet revideret en enkelt gang i begyndelsen af 1980'erne. Den revision resulterede i 1984 i protokoller til de to konventioner, som aldrig trådte i kraft, som følge af at der ikke var tilstrækkeligt mange oliemodtagende stater, der ratificerede dem. I

begyndelsen af 1990'erne blev der gjort et nyt forsøg på at gennemføre ændringerne. De deraf resulterende 1992-protokoller omfattede de fleste af 1984-ændringerne, men ændrede kravene om ikrafttrædelse. Disse protokoller til CLC-konventionen og fondskonventionen trådte i kraft i 1996. Alle EU-medlemsstater med en kystlinje er nu parter i de to 1992-protokoller med undtagelse af Portugal, som stadig er ved at afslutte ratificeringsprocedurerne.

USA deltager ikke i denne internationale ansvars- og erstatningsordning. *Exxon Valdez*-ulykken i Alaska i 1989 bragte drøftelserne om en eventuel amerikansk tilslutning til ordningen til ende. I stedet besluttede USA inden for rammerne af 1990-olieforureningsloven, at skabe en særskilt føderal ansvarsordning, med mulighed for at de enkelte stater kunne indføre strengere lovgivning.

3 Oversigt over den internationale ansvars- og erstatningsordning fra 1992

1992-ordningen dækker forureningsskade forårsaget af olieudslip fra tankskibe i de deltagende staters kystfarvande (op til 200 sømil fra kystlinjen). Det tab og den skade, som ordningen dækker, omfatter ejendom og i en vis grad økonomiske tab og udgifter ved genoprettelse af miljøet samt forebyggende foranstaltninger, herunder oprensningsudgifter.

Første del af ansvaret, som er den registrerede skibsejers ansvar, styres af CLC. Skibsejerens ansvar er objektivt og således uafhængigt af fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ejeren har normalt lov til at begrænse sit erstatningsansvar til et beløb, som afhænger af skibets bruttotonnage, og som i øjeblikket udgør maksimalt 90 mio. EUR for de største skibe, og i *Erikas* tilfælde kun ca. 13 mio. EUR. Skibsejeren mister kun retten til at begrænse sit ansvar, hvis det kan bevises, at forureningsskaden "skyldes hans personlige handling eller undladelse begået i den hensigt at forvolde sådan skade, eller hensynsløst og vel vidende at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt". CLC kræver også, at skibsejeren har en ansvarsforsikring, og giver skadelidte ret til at sagsøge forsikringsselskabet direkte op til grænserne for skibsejerens ansvar. Ved udelukkende at "kanalisere" ansvaret over på den registrerede skibsejer, beskyttes mange andre parter, herunder skibets leder eller drifdtsleder og befragteren udtrykkeligt mod ansvarskrav, medmindre deres uagtsomhed svarer til, hvad der bevirker, at skibsejeren mister retten til at begrænse sit ansvar, som anført ovenfor.

CLC-ordningen suppleres af den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC-fonden), som blev oprettet ved fondskonventionen for at yde erstatning til skadelidte, hvis skibsejerens erstatningsansvar er begrænset til et beløb, som ikke er tilstrækkeligt til at dække skaden. Der kan gøres brug af fonden i tre tilfælde. Det drejer sig hyppigst om tilfælde, hvor skaden overstiger det beløb, der svarer til skibsejerens maksimale erstatningspligt. Dernæst drejer det sig om tilfælde, hvor skibsejeren kan påberåbe sig en af de undtagelsesbestemmelser, der er fastsat i CLC[10]. Endelig drejer det sig om tilfælde, hvor skibsejeren ikke er i stand til at opfylde sine økonomiske forpligtelser. Det maksimale erstatningsbeløb, der kan ydes af IOPC-fonden andrager ca. 200 mio. EUR. IOPC-fonden finansieres via afgifter fra selskaber eller andre enheder, der modtager olie ad søvejen. I

---

[10] I henhold til artikel III.3 i CLC er skibsejeren fritaget for ansvar, hvis han beviser, at skaden:
(a) hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, eller
(b) i det hele er forårsaget af en tredjemand ved en handling eller en undladelse med den hensigt at forvolde skade eller
(c) i det hele skyldes uagtsomhed eller anden retsstridig handling begået af nogen regering eller anden myndighed med hensyn til vedligeholdelse af fyr eller andre hjælpemidler for navigationen, for hvilke den er ansvarlig.

forbindelse med olieudslip vil således alle oliemodtagere i hele verden, som er etableret i de stater, der er parter til fondskonventionen, bidrage til erstatningen samt til fondens administrative udgifter, uanset hvor forureningsskaden indtræffer. IOPC-fonden vil ikke udbetale erstatning, hvis forureningsskaden skyldes krigshandlinger eller hidrører fra et udslip fra et krigsskib. Det skal også bevises, at olien stammede fra et tankskib.

Skadelidte ved olieudslip kan gøre deres krav gældende direkte overfor IOPC-fonden, og i det omfang, kravene er berettigede og opfylder de relevante kriterier, vil fonden yde erstatning direkte til skadelidte. Hvis summen af de berettigede krav overstiger det loft, der er fastsat for IOPC-fondens forpligtelser, vil samtlige krav blive reduceret forholdsmæssigt. Hvis skadelidte og fonden ikke kan nå til enighed, kan skadelidte indbringe sagen for domstolene i den stat, hvor skaden er sket. Siden IOPC-fonden blev oprettet i 1978, har den behandlet ca. 100 sager, hvoraf de fleste har ligget inden for erstatningsgrænserne, og der er således blevet ydet fuld erstatning i henhold til fondens egen vurdering med hensyn til kravenes rimelighed.

4 Vurdering af den internationale ansvars- og erstatningsordning

4.1 Vurderingskriterier

I Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport opstillede den tre kriterier, som kan anvendes ved vurderingen af, om ordningen for erstatningsansvar er fuldt tilfredsstillende:

(1) Erstatningen til ofrene skal falde omgående, uden at skadelidte først skal igennem langvarige retssager.

(2) Niveauet for det maksimale erstatningsbeløb skal være tilstrækkeligt højt til at dække berettigede krav hidrørende fra enhver potentiel katastrofe forårsaget af en olietankskibsulykke.

(3) Ordningen får tankskibsoperatører og afskibere til at afholde sig fra at transportere olie i noget som helst andet end tankskibe af upåklagelig kvalitet.

Efter Erika-ulykken var Kommissionen nødt til at undersøge det eksisterende internationale system i form af CLC og fondskonventionerne på grundlag af disse kriterier. Det er Kommissionens vurdering, at det internationale system opfylder nogle af disse kriterier, men ikke alle.

4.2 Erstatningsprocedurer

Med hensyn til den hurtighed, hvormed erstatningen udbetales, og ordningens generelle funktion erkender Kommissionen, at den eksisterende internationale ordning for ansvar og erstatning for olieforurening har nogle væsentlige fordele, som bl.a. består i, at de sikrer en hurtig erstatning for hændelser, som potentielt omfatter en række parter under forskellige retssystemer. Den måde ordningen er opbygget på gør, at skadelidte generelt ikke har vanskeligt ved at identificere den ansvarlige part, eller at de skal bevise fejl eller undladelser fra skibsejerens side for at opnå erstatning. Spørgsmål vedrørende skibets nationalitet eller dets ejer og ejerens finansielle situation er tilsvarende ikke knyttet til muligheden for at opnå erstatning inden for grænserne, takket være kravet om obligatorisk forsikring og retten til at sagsøge forsikringsselskabet. Disse forhold bidrager til en hurtigere afvikling af krav og letter den generelle administration af ordningen.

Med hensyn til fondens finansiering er der også blevet fastlagt en relativ direkte mekanisme for bidrag fra personer, der har interesse i lasten. IOPC-fondens udgifter deles kollektivt mellem de vigtigste modtagere af råolie og/eller tung brændselsolie i de deltagende stater i forhold til de mængder olie, som hvert modtagende selskab har modtaget. Regeringerne i de stater, der er parter i IOPC-fonden, indberetter, hvilke mængder olie der er modtaget, hvorefter fonden direkte opkræver afgifterne hos oliemodtagerne, baseret på et skøn over udgifterne for det kommende år. Regeringerne er således ikke ansvarlige for disse betalinger, medmindre de frivilligt har accepteret et sådant ansvar. Generelt har denne ordning fungeret tilfredsstillende, og det har normalt været muligt at indsamle de nødvendige midler inden for et rimeligt tidsrum. Der er imidlertid stadig et problem med nogle stater, som ikke indberetter, hvilke mængder olie der er modtaget, og det medfører vanskeligheder for IOPC-fonden med hensyn til at indsamle afgifter fra oliemodtagere i de pågældende stater.

I betragtning af den store opfindsomhed der har været udvist i forbindelse med udviklingen af den internationale ansvars- og erstatningsordning for olieudslip har den generelt set vist sig at være meget anvendelig. Størsteparten af ca. 100 erstatningssager og olieudslip, som IOPC-fonden har behandlet, er blevet løst tilfredsstillende, på den måde, at procedurerne med vurdering og udbetaling af krav er forløbet relativt let. De skadelidte har normalt valgt at få deres krav dækket direkte gennem fonden, uden om domstolene, hvilket viser, at der har været en betydelig grad af godkendelse med hensyn til de vurderinger af krav, som IOPC-fonden har foretaget.

Imidlertid er det på ingen måde alle sager, der har været hurtige og lette at gå til. I de fleste, hvis ikke alle tilfælde af olieudslip, som har truet med at overstige den maksimale erstatningsgrænse, har der været væsentlige forsinkelser i udbetalingen af erstatning, fordi der var usikkerhed omkring de endelige omkostninger ved olieudslippet. Hvis det viser sig, at den samlede sum af de anerkendte krav overstiger det samlede erstatningsbeløb, vil det resultere i en "prorata" opdeling af de anerkendte krav, dvs. at skadelidte kun vil få udbetalt en vis procentdel af deres erstatning, indtil alle potentielle krav i forbindelse med hændelsen er blevet forelagt og vurderet, hvilket normalt vil tage flere år. Desuden er der tendens til, at store olieudslip og deraf følgende utilfredshed med erstatningsprocedurerne øger de nationale domstoles rolle i afviklingsprocessen, hvilket ofte fører til yderligere vanskeligheder og forsinkelser. Derfor har erstatningsprocedurerne ved store olieudslip normalt været både indviklede og langsommelige. En række store europæiske olieudslip i 1990'erne som f.eks. *Aegean Sea* (Spanien, 1992), *Braer* (UK 1993), *Sea Empress* (UK, 1996) stødte på sådanne problemer, og de skadelidte fra disse olieudslip ved stadigvæk ikke om og hvornår de vil få fuld erstatning. Der er ikke tegn på, at *Erika*-olieudslippet vil være anderledes i denne forbindelse.

Kommissionen finder, at så lange forsinkelser i forbindelse med udbetalingen af erstatning er uacceptable. Den anerkender imidlertid, at der er en stærk forbindelse mellem længden af sagsbehandlingen og risikoen for at nå grænsen for den maksimalt til rådighed stående erstatning. I betragtning af de virkninger der er ved, at den maksimale grænse er ved at blive nået som anført ovenfor, er det Kommissionens opfattelse, at de uacceptabelt lange forsinkelser ved udbetaling af erstatning hovedsagelig skyldes de utilstrækkelige beløbsgrænser for erstatning snarere end mangler i forbindelse med selve erstatningsprocedurerne. Nogle andre forhold ved ordningen, som kan bidrage til at forsinke udbetalingerne eller som på anden vis gør erstatningsudbetalingen til skadelidte indviklet, er

på nuværende tidspunkt ved at blive undersøgt i en arbejdsgruppe inden for IOPC-fonden[11]. Kommissionen deltager i dette arbejde og håber, at det vil føre til nogle yderligere foranstaltninger, der kan forbedre udsigterne til en retfærdig og hurtig erstatning til skadelidte. Kommissionen finder derfor som konklusion, at det eksisterende internationale erstatningssystem, bortset fra nogle vigtige undtagelser, opfylder det første kriterium i forbindelse med vurderingen af, om procedurerne for erstatning til skadelidte ved olieudslip er tilfredsstillende.

4.3 Beløbsgrænser

Efter Kommissionens opfattelse er den vigtigste mangel ved det internationale system de utilstrækkelige erstatningsbeløb. De for lave beløbsgrænser bevirker, at ofrene for et omfattende olieudslip risikerer ikke at få fuld erstatning, selv om det er fastslået, at deres krav er fuldt berettigede. Ud fra et principielt synspunkt er dette problematisk. Desuden som forklaret ovenfor bidrager utilstrækkelig beløbsgrænser næsten uundgåeligt til, at udbetalingen af krav bliver usikker og forsinket. De utilstrækkelige beløbsgrænser bevirker derfor, at skadelidte ved et stort olieudslip højst sandsynligt vil få udbetalt erstatning senere og forholdsvis mindre end en person, som har været ude for en lignende skade forårsaget af et mindre olieudslip. Kommissionen finder, at det er svært at retfærdiggøre dette.

Af de ca. 100 olieudslip, som IOPC-fonden hidtil har behandlet, har der i ca. 10 tilfælde været mere alvorlig tvivl med hensyn til, om beløbsgrænserne var tilstrækkelige og/eller at kravene blev imødekommet tilstrækkeligt hurtigt. Det ser måske ikke ud af meget, især når det erindres, at en stor del af verdens olieudslip fra tankskibe ikke bevirker, at IOPC-fonden træder i aktion, da de bliver afgjort med skibsejeren i henhold til CLC-konventionen, hvis det samlede beløb, der kræves, ikke overstiger grænserne for skibsejerens ansvar. Det er også rigtigt, at de fleste af de problematiske tilfælde fandt sted under den "gamle" ordning, inden 1992-protokollerne trådte i kraft, hvilket mere end fordoblede det maksimalt til rådighed stående erstatningsbeløb.

Sådanne statistikker er imidlertid stort set irrelevante, hvis man ligesom Kommissionen er af den opfattelse, at der bør udbetales tilstrækkelig og hurtig erstatning for alle former for olieudslip. Det er ikke acceptabelt, at borgere og andre ofre, som har lidt skade i forbindelse med de dramatiske virkninger af store olieudslip ikke får fuld erstatning. De maksimale beløbsgrænser bør derfor dække enhver tænkelig ulykke. Afstanden mellem dette mål og den nuværende situation fremgår af det forhold, at begge de store olieudslip (*Nakhodka*, Japan, 1997 og *Erika*, Frankrig, 1999), som er indtruffet siden 1992-ordningen trådte i kraft, har rejst alvorlig tvivl om, hvorvidt de nye beløbsgrænser er tilstrækkelige, på trods af at der ved begge lejligheder var tale om, at det var ret begrænsede mængder brændselsolie der slap ud[12]. Kravene i forbindelse med *Erika*-ulykken vil sandsynligvis langt overstige de pågældende beløb, hvilket betyder, at ofrene vil være henvist til frivillige tiltag fra statens og de berørte olieselskabers side for blot at opnå den vigtigste erstatning. Kommissionen finder, at det er vanskeligt at se, hvordan sådanne grænser for erstatningen kan opfylde kriteriet om at være tilfredsstillende.

---

[11] De spørgsmål der er blevet taget op til drøftelse i denne forbindelse omfatter spørgsmålet om prioriteret behandling af visse krav og en mere generel gennemgang af procedurerne i forbindelse med forelæggelse af og behandling af krav.

[12] *Nakhodka*-ulykken resulterede i et udslip på ca. 6 200 tons fyringsolie, medens udslippet fra Erika skønnes at være på omkring 19 000 tons tung fyringsolie.

Det er ikke overraskende, at de eksisterende beløbsgrænser er utilstrækkelige, når man tager i betragtning, at disse grænser blev udarbejdet i begyndelsen af 1980'erne, og således først trådte i kraft i Europa ca. 12 - 20 år senere, afhængig af medlemsstaternes ratifikationstidspunkt. Efter *Erika*-ulykken er processen allerede igangsat, således at de eksisterende grænser for CLC og fondskonventionerne vil blive øget i henhold til en særlig forenklet ændringsprocedure, der er fastsat i konventionerne. Den maksimale stigning i henhold til denne procedure afhænger af en række faktorer og vil på nuværende tidspunkt ikke muliggøre en stigning på mere end ca. 50% af de nuværende grænser. Den første beslutning om at godkende denne stigning blev truffet i oktober 2000, og ændringerne vil, hvis de vedtages endeligt, tidligst kunne anvendes fra 1. november 2003.

Kommissionen finder, at en 50% forhøjelse af de eksisterende grænser, hvilket betyder en samlet erstatningssum på 300 mio. EUR, som vil træde i kraft om tre år, er utilstrækkelig til at garantere en passende beskyttelse af ofre for en potentiel stor olieudslipsulykke i Europa. Som allerede anført finder den, at enhver tænkelig forureningsulykke bør kunne dækkes fuldt ud gennem erstatningssystemet, ikke kun i dag men også i nogen tid ud i fremtiden. Den foreslåede forhøjelse vil sandsynligvis ikke engang kunne dække de samlede krav i forbindelse med *Erika*-ulykken.

Vurderingen af om beløbsgrænserne er tilstrækkelige skal også ses i forhold til, hvilken form for skade der er omfattet af ordningen. Hvis den række skader, der er omfattet, udvides, må beløbene naturligvis øges tilsvarende. Da det er Kommissionens opfattelse, som anført ovenfor, at erstatningen for miljøskader bør udvides, følger det, at en væsentlig forhøjelse af de samlede grænser yderligere er berettiget.

Den finder, at et generelt loft på 1 mia. € ville være tilstrækkeligt til at dække en hvilken som helst potentiel katastrofe. Denne beløbsgrænse svarer både til det loft, der er fastsat i De Forenede Staters lovgivning om erstatningsansvar i tilfælde af olieforurening, og til gældende forsikringspraksis i henseende til skibsejeres civilretlige ansvar for skader forårsaget af olieforurening, som kan komme i betragtning, hvis begrænsningen i henhold til CLC ikke finder anvendelse.

Som konklusion kan det anføres, at de eksisterende maksimale beløb i CLC og fondskonventionerne langt fra er tilfredsstillende. For at sikre en rimelig erstatning til europæiske borgere efter et olieudslip, og en større overensstemmelse med erstatningerne i henhold til USA's Oil Spill Liability Trust Fund, bør det maksimale beløb fastsættes til 1 mia. €. Argumentet om, at sådanne ulykker højst sandsynligt kun vil indtræffe meget sjældent, kan efter Kommissionens opfattelse ikke tjene som begrundelse for at fastsætte grænserne lavere end omkostningerne ved fuldt ud tænkelige olieforureningsulykker, således at der alvorligt mangler mulighed for at give ofrene en passende erstatning.

4.4 Ansvar og erstatning

4.4.1 Generelt

For at et givet ansvars- og erstatningssystem kan anses for at være tilfredsstillende, skal det ikke kun yde tilstrækkelig erstatning, men også afspejle en rimelig ligevægt mellem de berørte aktørers ansvar og deres mulighed for at pådrage sig ansvar. Desuden bør en ansvarsordning så vidt muligt bidrage til at afskrække aktørerne fra frivilligt at tage risici, som kan være ødelæggende for beskyttelsen af liv og miljøet.

Kommissionen finder, at den internationale ordning for ansvar og erstatning for olieforureningsskader har en række mangler i så henseende. Den måde, som ansvarsordningen er konstrueret på, giver aktørerne få incitamenter til at sikre sig, at olien kun fragtes om bord på tankskibe af upåklagelig kvalitet. Det faktum, at skibe, der befinder sig i en elendig forfatning, fortsat anvendes til transport af olie i Europa og andre steder, viser, at hverken rederne eller befragterne i tilstrækkelig grad afskrækkes fra at opgive deres utålelige praksis med bevidst at vælge skibe af ringe kvalitet til transport af olie ad søvejen.

Desuden omfatter disse mangler følgende forhold, som alle ikke stemmer overens med den senere udvikling i miljøansvarsspørgsmålene på internationalt og EU-niveau:

4.4.2 Grænsen for at miste retten til at begrænse sit erstatningsansvar

Skibsejerens ret til at begrænse sit erstatningsansvar er praktisk taget umulig at anfægte. Som allerede nævnt mister skibsejeren ikke retten til at begrænse sit ansvar, medmindre det godtgøres, at skaden "skyldes dennes personlige handling eller undladelse begået i den hensigt at forvolde sådan skade, eller hensynsløst og vel vidende, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt." Uagtsomhed eller endog grov uagtsomhed fra ejerens side opfylder ikke disse kriterier, og det er klart, at i de fleste tilfælde vil det være meget vanskeligt at anfægte denne grænse. Det er sandt, at den anførte sætning også indgår i nogle andre konventioner om ansvar til søs, men Kommissionen kan ikke se nogen begrundelse for at kopiere en sådan uangribelig grænse for tab af retten til begrænsning af ansvaret i ordningen om ansvar for olieforurening. Den finder, at de ekstraordinært store risici, der er i forbindelse med transport af olie ad søvejen, bør afspejles i, at skibsejeren i højere grad udsættes for et ubegrænset ansvar.

Problemerne i forbindelse med de næsten uanfægtelige rettigheder forværres yderligere af de metoder, hvorved skibsejerens ansvar opgøres. Det beregnes udelukkende på grundlag af skibets størrelse, og der ses bort fra faktorer som lastens art og hvor stor en mængde olie, der er løbet ud. Ejeren af *Erika* kunne således f.eks. regne med en begrænsning af sit ansvar til ca. 13 mio. €, med en meget begrænset risiko for at miste denne ret på grund af enhver potentiel adfærd fra hans side, uanset om det var før eller under hændelsen.

I mange af de ordninger om miljøansvar, som blev udviklet i 1990'erne, har tendensen været at afskaffe begrænsning af ansvaret. Det gælder også den ordning for miljøansvar, som Fællesskabet er ved at udarbejde, som anført i Kommissionens Hvidbog om Miljøansvar (KOM(2000) 66 endelig udg.). Imidlertid er sådanne bestemmelser om ubegrænset ansvar ikke koblet sammen med kravet om obligatorisk forsikring. Dette er ikke noget problem ved landbaserede forureningskilder, da der normalt ikke vil være vanskeligheder med at identificere den ansvarlige person eller hvilken jurisdiktion han hører ind under. Sagen stiller sig anderledes i forbindelse med havforurening, da forureneren kan have en hvilken som helst nationalitet og i højere grad er vanskelig at efterspore. Obligatorisk forsikring og ret til direkte at anlægge sag mod forsikringsselskabet hjælper derfor med til at sikre beskyttelse af ofrene. Imidlertid betyder det potentielt ubegrænsede ansvar ikke nødvendigvis, at hele ansvaret skal dækkes via forsikring. Det er også muligt at opstille en ordning, hvor forsikringskravet begrænses til beløbsgrænserne for det formelle ansvar, medens det culpa-baserede, ubegrænsede ansvar dækkes af ejeren selv. Et eksempel i denne henseende er den for nyligt vedtagne ansvarsprotokol til Basel-konventionen om kontrol med grænseoverskridende

transport af farligt affald og dettes bortskaffelse[13]. Det er desuden værd at notere, at selv inden for selve det internationale olieudslipserstatningssystem blev der indtil 1996 via CLC-konventionen fra 1969 anvendt en væsentlig lavere tærskel for tab af ret til begrænsning, dvs. "ejerens fejl eller forsømmelse". Så vidt vides gav denne ordlyd ikke anledning til væsentlige komplikationer inden for den internationale olieforureningsansvarsordning i de 25 år, den var gældende.

Kommissionen finder derfor, at de nuværende grænser for tab af retten til at begrænse ansvaret bør sænkes, så de kommer på linje med andre tilsvarende ordninger. I det mindste bør bevis for grov uagtsomhed fra skibsejerens side medføre ubegrænset ansvar. En sådan foranstaltning ville skabe en tættere sammenhæng mellem ansvarspådragelse og skibsejerens opførsel, og ville således både have en præventiv og afstraffende virkning.

4.4.3 Beskyttelse af andre parter end den registrerede skibsejer

Ansvaret for olieforureningsskader er udelukkende pålagt den registrerede skibsejer. Det at en specificeret person bliver pålagt ansvaret, har nogle fordele, idet der skabes klarhed med hensyn til den ansvarlige part, og det bliver således nemmere at identificere den person, som erstatningskravet skal rejses over for. Kanalisering af ansvaret er også en måde at undgå flerforsikring på og bidrager således til højere teoretiske niveauer for det ansvar, der skal forsikres imod. Imidlertid går den form for kanalisering, som finder sted under CLC nogle skridt videre ved udtrykkeligt at forbyde, at der rejses krav imod en række andre aktører (herunder ledere, driftsledere, befragtere), som meget vel kan udøve lige så meget kontrol over transporten som den registrerede ejer af skibet. Disse personer er beskyttet imod ethvert krav om erstatning, medmindre skaden "hidrører fra deres personlige handling eller undladelse begået med den hensigt at forvolde sådan skade, eller hensynsløst og vel vidende, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt" (hvilket er den samme prøve som i forbindelse med skibsejerens tab af ret til begrænsning af sit ansvar). En sådan beskyttelse af en række nøgleaktører medfører, at de pågældende personer kan handle under en næsten sikker beskyttelse mod krav om erstatning efter en olieforureningshændelse.

Kommissionen finder, at denne beskyttelse af nøgleoperatørerne modarbejder bestræbelserne på at skabe en følelse af ansvar inden for alle dele af søfartserhvervet. Det er derfor dens opfattelse, at forbud mod at kunne rejse erstatningskrav mod en række nøgleoperatører i transport af olie ad søvejen bør fjernes fra CLC-konventionen, og at tærkslen i det omfang beskyttelse af visse aktører anses for at være nødvendig, for at systemet kan fungere, i det mindste bør sænkes, så den svarer til det, der foreslås for skibsejeren ovenfor. Med hensyn til om en sådan foranstaltning kan gennemføres, skal det bemærkes, at den ordning, som var gældende indtil 1996, da 1992-protokollerne trådte i kraft, indeholdt bestemmelser om en meget løsere kanalisering ved kun at udelukke skibsejerens ansatte eller agenter, og selv for dem kun i det omfang, hvor skaden ikke skyldtes deres egen fejl eller forsømmelse.

---

[13] Basel-protokollen fra 1999 om ansvar og erstatning for skader hidrørende fra grænseoverskridende transport af farligt affald og dettes bortskaffelse indeholder bestemmelser om objektivt ansvar op til visse minimumsgrænser, som skal dækkes via forsikring. Protokollens artikel 5 indeholder bestemmelser om, at ud over det objektive ansvar er enhver person ansvarlig for skade, som skyldes denne persons manglende overholdelse af bestemmelserne om gennemførelse af konventionen eller som denne person ved sin handling eller undladelse med det formål at forvolde skade, eller forsætligt eller uagtsomt har forårsaget eller bidraget til. Artikel 12, stk. 2 fortsætter med, at der ikke er nogen beløbsgrænse for ansvaret i henhold til artikel 5.

4.4.4 Miljøskade

Den form for skade, som den eksisterende CLC/IOPC-fondsordning dækker, er hovedsagelig centreret omkring skade på eller tab af ejendom og økonomisk tab. Hvad angår miljøskade, dækker den forebyggende foranstaltninger, som omfatter udgifter til oprensning, og "rimelige forholdsregler for genanskaffelse, der allerede er eller vil blive taget". Det tab, som selve miljøet lider, er således ikke genstand for erstatning, og hovedårsagen hertil er, at det er vanskeligt at vurdere og kvantificere denne form for skade.

Kommissionen indrømmer, at der er problemer i forbindelse med at dække skade mod selve miljøet og finder, at vurdering af en sådan skade bør være kvantificerbar, verificerbar og forudsigelig, så der undgås en lang række fortolkninger mellem de forskellige parter i ordningen. Imidlertid er det også vigtigt, at der er en vis sammenhæng med erstatning for miljøskade fra andre forureningskilder. Ud fra Fællesskabets synspunkt kan det ikke retfærdiggøres, at erstatningen for miljøskade er så forskellig, afhængig af om forureneren var et olietankskib, et andet skib eller en fabrik på land[14]. I forbindelse med det kommende forslag til et direktiv om miljøansvar er Kommissionen i færd med at gennemføre en undersøgelse af evalueringen af miljøskade, som vil kunne give gavnlige input til vurdering af skaden i det pågældende direktiv. Uanset hvordan et fremtidigt forslag i forbindelse med en generel EU-dækkende miljøansvarsordning kommer til at se ud, finder Kommissionen, at den nuværende dækning af udgifter til genopretning bør udvides til i det mindste at omfatte udgifter til vurdering af hændelsens skade på miljøet såvel som udgifter til indførelse af komponenter i miljøet, der svarer til de komponenter, der er blevet beskadiget, som et alternativ, såfremt genopretning af det forurenede miljø ikke anses for at være mulig[15]. Kommissionens holdning vil blive taget op til fornyet overvejelse på baggrund af det kommende forslag om en miljøansvarsordning, der omfatter hele Fællesskabet.

4.5 Konklusion

Ovennævnte vurdering får Kommissionen til at konkludere, at den internationale ansvars- og erstatningsordning opfylder det første vurderingskriterium, medens der er væsentlige mangler med hensyn til de to øvrige. Manglerne bliver så meget mere alvorlige, som den internationale ordning udtrykkeligt forbyder, at der rejses yderligere erstatningskrav uden for konventionens ordning. Det betyder, at det ville være meget vanskeligt for Fællesskabet at lægge yderligere privatreglige ansvar over på skibsejerne eller nogen af de beskyttede parter, uden at det derved kom i konflikt med de internationale konventioner. Såfremt sådanne privatretlige ansvar blev indført på fællesskabsplan, ville medlemsstaterne således være nødt til at opsige konventionerne, inden de bliver i stand til at gennemføre sådanne fællesskabsregler.

Kommissionen indrømmer, at en international ansvars- og erstatningsordning har væsentlige fordele, både fordi der er tale om ensartede og direkte anvendelige regler og fordi udgifterne

---

[14] I Kommissionens hvidbog om miljøansvar angiver Kommissionen at den har til hensigt at dække "skader på biodiversiteten" i et senere dokument. Denne form for skade kunne vedrøre væsentlig skade på EF-beskyttede naturressourcer i Natura 2000-områder. I denne forbindelse anses det for nødvendigt at indføre en ordning til vurdering af naturressourcer (punkt 4.5.1 i KOM(2000) 66 endelig udg.).

[15] I denne sammenhæng defineres "foranstaltninger til genopretning" i artikel 2.8 i Europarådets konvention fra 1993 om civilretligt ansvar for skade som følge af farlige aktiviteter for miljøet på følgende måde: Enhver rimelig foranstaltning, der går ud på at genoprette beskadigede eller ødelagte komponenter i miljøet eller, hvor det er rimeligt, at indføre ækvivalenten til disse komponenter i miljøet. Det kan fastsættes i national lovgivning, hvem der er berettiget til at træffe sådanne foranstaltninger.

ved olieudslip, uanset hvor de indtræffer, fordeles blandt oliemodtagere i hele verden. Den konkluderer derfor, at indførelse af foranstaltninger, som ville gøre det nødvendigt, at medlemsstaterne opsiger den internationale ordning ville være uhensigtsmæssig på dette stadium. Som anført i rapporten til Det Europæiske Råd i Biarritz (KOM(2000) 603 endelig) er det Kommissionens opfattelse, at der må gøres en alvorlig indsats for at ændre konventionerne efter de retningslinjer, der er anført ovenfor, samtidig med at de utilstrækkelige nuværende beløbsgrænser behandles som en øjeblikkelig prioritet på fællesskabsplan.

5. Foreslået indsats

Der er behov for en række foranstaltninger til forbedring af den eksisterende ansvars- og erstatningsordning. Nogle af dem kræver foranstaltninger fra Fællesskabets side, medens andre skal behandles inden for de internationale rammer.

5.1 Skabelse af en supplerende erstatningsfond i Europa

Det umiddelbart største behov består i at hæve erstatningsgrænserne i det nuværende system, da det mest direkte forbundet med en passende erstatning til ofre for et olieudslip. For at afhjælpe dette foreslår Kommissionen, at den nuværende totrinsordning suppleres med skabelsen af en europæisk supplerende tretrinsfond, som kan yde erstatning for internationalt anerkendte krav i forbindelse med olieudslip i europæiske farvande, som overstiger IOPC-fondens beløbsgrænser.

Fonden for Erstatning for Olieforurening i Europæiske Farvande (COPE-fonden) vil således "blive lagt oveni" de finansielle midler i IOPC-fonden i de tilfælde hvor krav, der anses for at være anerkendte i henhold til IOPC-ordningen, ikke kan opnå fuld erstatning som følge af utilstrækkelige midler. Erstatning fra COPE-fonden vil således blive baseret på de samme principper og regler som det nuværende IOPC-fondssystem, men bliver omfattet af et loft, som anses for at være tilstrækkeligt for enhver potentiel ulykke, dvs. 1 mia. €.

COPE-fonden vil blive finansieret af europæiske oliemodtagere i henhold til procedurer, som svarer til procedurerne for afgifter til IOPC-fonden. De kombinerede finansielle midler fra afgifterne fra de europæiske oliemodtagere vil således blive stillet til rådighed til at dække forureningsskade i enhver medlemsstat. Formålet med COPE-fonden er at yde europæiske borgere en garanti for, at de vil få passende erstatning, indtil beløbsgrænserne i den internationale ordning er blevet sat op til et tilstrækkeligt højt niveau. Udover at midlerne i COPE-fonden vil betyde en femdobling af det til rådighed stående erstatningsbeløb, kan fonden også anvendes til at fremskynde udbetalingen af fuld erstatning til skadelidte ved et europæisk olieudslip. Ved hjælp af disse midler kan der udbetales fuld erstatning til fordringshavere, så snart deres krav er blevet anerkendt som gyldige, uden at de behøver at afvente resultatet af den tidsrøvende proces med at fastslå de endelige udgifter ved ulykken og det deraf følgende pro rata-problem i den international ordning, som beskrevet i afsnit 4.2. På denne måde kan skadelidte opnå fuld erstatning tidligere, og den finansielle afregning ved udgangen af sagen, når de samlede udgifter kendes, vil blive afgjort bilateralt mellem IOPC-fonden og COPE-fonden. Som COPE-fonden er udformet, vil den kun blive aktiveret, når der har fundet et udslip sted i EU-farvande, som overstiger eller truer med at overstige de internationale maksimale beløbsgrænser.

5.2 De øvrige mangler ved det internationale system under IMO

For at skabe en tættere forbindelse mellem de berørte parters pådragelse af ansvar og deres opførsel, finder Kommissionen, at der samtidig bør foretages en grundig gennemgang af den eksisterende ordning.

Afhjælpning af de mangler, der er beskrevet i afsnit 4, kan efter Kommissionens vurdering behandles inden for det internationale samfund, og de første skridt i denne retning er også allerede blevet taget. Kommissionen finder, at dette arbejde bør munde ud i ændringer af de nuværende retsinstrumenter, så der indføres væsentligt højere beløbsgrænser samt gøres fremskridt med hensyn til de mangler, der er anført i afsnit 4.4 ovenfor, samtidig med at man bevarer systemets "brugervenlighed" over for skadelidte, der anmodes om erstatning.

Kommissionen anmoder derfor Rådet om at fremme denne sag så hurtigt som muligt med henblik på at gennemføre en grundig revision af den internationale ansvars- og erstatningsordning. I særdeleshed bør Fællesskabet forelægge Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) eller IOPC-fonden en anmodning med henblik på at opnå følgende ændringer af ansvarskonventionen:

- Skibsejerens ansvar skal være ubegrænset, hvis det bevises, at forureningsskaden skyldes grov uagtsomhed fra hans side;

- Forbudet mod erstatningskrav for forureningsskade mod enhver befragter, leder eller driftsleder af skibet, bør fjernes fra artikel III, stk. 4, litra c) i ansvarskonventionen;

- Erstatning for skade mod miljøet bør revideres og udvides i forhold til sammenlignelige erstatningsordninger, der er fastlagt i henhold til fællesskabslovgivningen.

Udover foranstaltningerne til at forbedre den eksisterende internationale ansvarsordning for olieforurening er det nødvendigt at der sker fremskridt med hensyn til ordningen for ansvar og erstatning for farlige og skadelige stoffer. Der blev i 1996 vedtaget en international konvention om dette emne, men den er endnu ikke blevet retificeret af nogen medlemsstat og er ikke i kraft[16]. Forliset af kemikalietankskibet *Ievoli Sun* ud for Kanaløerne den 31. oktober 2000 var den seneste hændelse, der viste, hvor yderst utilfredsstillende den lovgivningsmæssige situation er med hensyn til ansvar og erstatning for andre farlige stoffer end olie. Dette spørgsmål bør behandles som en prioritet på internationalt og europæisk niveau.

Hvis der ikke sker en passende forbedring af de internationale ansvars- og erstatningsregler, vil Kommissionen fremsætte et forslag om vedtagelse af fællesskabslovgivning, som indfører en ansvars- og erstatningsordning for havforurening for hele Europa.

---

[16] Følgende stater har undertegnet den internationale konvention om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med transport af farlige og skadelige stoffer ad søvejen: Canada, Danmark, Finland, Tyskland, Nederlandene, Norge, Sverige og Det Forenede Kongerige. Kun den Russiske Føderation har ratificeret den.

5.3 Sikring af at grov uagtsomhed sanktioneres gennem medlemsstaternes lovgivning

Kommissionen erkender, at erstatningsregler i sig selv har visse begrænsninger med hensyn til deres virkninger på det personlige ansvar hos de aktører, der er involveret i olieforureningsulykker. Det er især tilfældet, hvis ansvaret kan dækkes via forsikring, hvilket normalt er tilfældet.

For at supplere de foranstaltninger, der er beskrevet ovenfor inden for ansvar og erstatning, foreslår Kommissionen derfor, som anført i stk. 5.b.iv) i meddelelsen om sikkerhed til søs og olietransport (KOM(2000) 142 endelig udg.), at der i denne forordning indføjes en artikel om finansielle straffe eller sanktioner for konstateret grov uagtsomhed fra enhver persons side, som er involveret i transport af olie ad søvejen. Denne foranstaltning er af strafferetlig karakter, og hører derfor ikke sammen med erstatningen for skade. Formålet er snarere at sikre, at der på fællesskabsplan anvendes en sanktion med afskrækkende virkning over for personer, der er involveret i transport af olie ad søvejen.

BEGRUNDELSE FOR EN FORORDNING

Traktaten indeholder bestemmelser om gennemførelse af en fælles transportpolitik og de foranstaltninger, som skal gennemføre en sådan politik, omfatter foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og miljøbeskyttelse ved transport ad søvejen. Passende erstatning til ofre for olieudslip på havet og indførelse af sanktioner for grov uagtsomhed ved transport af olie til søs udgør en integrerende del af sådanne foranstaltninger.

Medens der er internationale konventioner, som regulerer ansvar og erstatning ved olieudslip, og som alle relevante medlemsstater i nær fremtid er eller vil blive parter til, har de seneste ulykker, især *Erika's* forlis i 1999, understreget, at de mekanismer, som skal sikre, at ofrene får passende erstatning, er utilstrækkelige.

Forordningen indebærer oprettelse af en fond for erstatning ved olieforurening i europæiske farvande (COPE-fonden). Det er kun medlemsstater, der har en havkystlinje og havne, som vil blive direkte berørt af fonden. Østrig og Luxembourg vil kun indirekte og på afstand blive berørt af denne del af forslaget.

Da der allerede findes en relativt velfungerende international ordning for erstatning for olieudslip, er den mest effektive løsning til forhøjelse af erstatningsbeløbsgrænserne at bygge ovenpå og supplere det internationale system, således at man undgår dobbeltarbejde og overdreven administration. COPE-fonden er derfor hovedsagelig baseret på procedurer og vurdering, som gennemføres inden for det internationale system. Det er underforstået, at en vis udveksling af oplysninger mellem den foreslåede europæiske fond og den eksisterende internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening, enten på et mere permanent grundlag eller fra sag til sag, vil blive nødvendig, hvis systemet skal fungere effektivt.

Et olieudslip kan potentielt forårsage enorm skade. Ved ulykker, hvor de internationale erstatningsbeløbsgrænser overskrides, vil ofrene for så vidt angår den nuværende internationale ordning ikke opnå fuld erstatning. En fællesskabsindsats på dette område vil i høj grad forbedre mulighederne for at yde erstatning til ofre for et europæisk olieudslip, i form af at der oprettes en fond, hvortil oliemodtagere i alle berørte medlemsstater bidrager. Det til rådighed stående beløb for maksimal erstatning vil blive forhøjet fra de nuværende 200 mio. € til 1 mia. €. Desuden vil udgifterne ved olieudslip i Den Europæiske Unions farvande blive fordelt på alle kyststater i EU.

Den konkrete værditilvækst ved den foreslåede foranstaltning er således en femdobling af det til rådighed stående erstatningsbeløb sammenlignet med de eksisterende beløb, en meget større garanti for, at der rent faktisk vil være passende erstatning til rådighed, og at risikoen for olieudslip fordeles på alle medlemsstater med en kystlinje. En anden fordel er, at de supplerende midler kan anvendes til en hurtigere udbetaling af erstatning til ofre for europæiske olieudslip i den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening, idet der udbetales forskudsudbetalinger, så snart kravene er blevet vurderet og godkendt af IOPC-fonden.

Oprettelsen af en erstatningsfond for olieudslip kræver en lovgivningsmæssig foranstaltning. De parter, som skal yde bidrag til fonden, dvs. de europæiske oliemodtagere, vil højst sandsynlig ikke bidrage med potentielt større beløb, med mindre de skal gøre det i henhold til lovgivningen. Desuden vil kravene om bidrag til og udbetaling af erstatning fra fonden ikke kunne gennemføres på en ensartet og harmoniseret måde, medmindre de er de samme for alle medlemsstater og berørte enheder. Harmoniserede regler er derfor en måde, hvorpå man kan

sikre ensartet gennemførelse af forpligtelserne. Det er derfor nødvendigt at sikre en ensartet anvendelse af disse bestemmelser i form af en forordning.

FORORDNINGENS INDHOLD

Den foreslåede forordning supplerer den eksisterende internationale totrinsordning om ansvar og erstatning for skader ved olieforurening forårsaget af tankskibe, som ydes gennem CLC og fondskonventionerne, ved at der oprettes en supplerende europæisk fond, den såkaldte COPE-fond, som skal yde erstatning til ofre for olieudslip i europæiske farvande. COPE-fonden vil kun yde erstatning til ofre, hvis krav er blevet anerkendt, men som stadig ikke har kunnet opnå fuld erstatning gennem den internationale ordning som følge af utilstrækkelige erstatningsbeløbsgrænser.

Erstatning fra COPE-fonden vil således blive baseret på de samme principper og regler som for det nuværende internationale fondssystem, men der vil være et loft, som anses for at kunne dække en hvilken som helst potentiel katastrofe, dvs. 1 mia. €.

COPE-fonden vil blive finansieret af de europæiske oliemodtagere. Enhver person i en medlemsstat, som modtager mere end 150 000 t råolie og/eller tung brændselsolie pr. år vil skulle betale afgifter til COPE-fonden i forhold til den mængde olie, de har modtaget. På denne måde vil olieindustrien og derved måske indirekte forbrugerne af olieprodukter, snarere end skatteyderne, skulle bære omkostningerne ved kostbare olieudslip i Europa.

COPE-fonden vil kun blive aktiveret, når der i EU-farvande indtræffer en ulykke, som overstiger eller truer med at overstige maksimalgrænsen i henhold til IOPC-fonden. Hvis der ikke indtræffer en sådan ulykke, er det ikke nødvendigt, at der udbetales afgifter til COPE-fonden.

Kommissionen vil repræsentere COPE-fonden. Kommissionen vil, bistået af COPE-fondsudvalget, som er et forvaltningsudvalg i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 1999/468/EF.

Den foreslåede forordning indeholder endelig en artikel, som indfører finansielle sanktioner for grov uagtsomhed fra enhver persons side, som er involveret i transport af olie ad søvejen.

SÆRLIGE BETRAGTNINGER

Artikel 1

Formålet med forordningen er sikre passende erstatning for skader ved olieforurening i EU-farvande som følge af hændelser, der involverer olietankskibe. Det meste af forordningen omhandler derfor det, som Kommissionen anser for at være det mest umiddelbare problem ved den nuværende internationale ansvars- og erstatningsordning for olieforurening, nemlig de utilstrækkelige beløbsgrænser for erstatningen. Andre mangler ved systemet vil blive behandlet ved andre fremgangsmåder i det mindste i begyndelsen inden for de internationale rammer. Et særligt formål med forordningen er at indføre en finansiel sanktion for simpel eller grov uagtsomhed eller undladelser, som medfører olieforureningshændelser, som fastlagt i artikel 10.

Artikel 2

Denne artikel definerer forordningens geografiske anvendelsesområde. Den dækker forureningsskader i et område på op til 200 sømil fra kystlinjen. Anvendelsesområdet svarer til, hvad der er gældende i den internationale ordning, hvilket er væsentligt, i betragtning af den tætte forbindelse mellem forordningen og den pågældende ordning.

Artikel 3

Artikel 3 indeholder definitionerne på nøglebegreber i forordningen, som stort set afspejler de mest relevante definitioner i Den Internationale Konvention om det Privatretlige Ansvar for Skader ved Olieforurening, 1992 og Den Internationale Konvention om Oprettelse af En International Fond for Erstatning af Skader ved Olieforurening, 1971, senest ændret ved 1992-protokollen hertil.

Det kan fremføres, at nogle af disse definitioner er unødvendige, idet det andetsteds i forordningen er fastlagt, at der er en nær forbindelse mellem den foreslåede foranstaltning og det internationale erstatningssystem. Af hensyn til den juridiske klarhed er de internationale definitioner i forbindelse med de vigtigste involverede parters ansvar blevet gentaget i artikel 3.

Artikel 4

COPE-fonden oprettes ved artikel 4 og dens vigtigste ansvarsområder er anført her.

Artikel 5

Denne artikel fastlægger under hvilke omstændigheder samt hvornår og hvordan COPE-fonden skal udbetale erstatning, og er således en af de vigtigste artikler i forordningen.

I stk. 1 og 2 fastslås den nære forbindelse til Den Internationale Fond for Erstatning af Skader ved Olieforurening (IOPC). Konkret betyder denne forbindelse, at der kun vil blive udbetalt erstatning fra COPE-fonden, når ofre for et olieudslip fra et tankskib i europæiske farvande har fået deres krav godkendt af IOPC-fonden, men ikke har kunnet opnå fuld erstatning, på grund af at summen af de anerkendte krav overstiger det samlede til rådighed værende erstatningsbeløb i henhold til fondskonventionen.

Stk. 3 sikrer, at Kommissionen, bistået af COPE-fondsudvalget først skal godkende enhver beslutning om at udbetale erstatning gennem COPE-fonden. Hvis Kommissionen ikke kan godkende kravene, vil der ikke blive udbetalt erstatning.

Det er imidlertid planen, at skadelidte, som opfylder kriterierne i stk. 1 og 2, vil kunne opnå erstatning fra COPE-fonden. Den væsentligste undtagelse er anført i stk. 4, idet Kommissionen er berettiget til et vist skøn med hensyn til, i hvilket omfang de mest direkte involverede i ulykken vil kunne opnå erstatning for deres udgifter. Dette er en mekanisme, som skal sikre, at der skabes en forbindelse mellem de involverede parters faktiske adfærd og deres ret til erstatning. På den anden side anses det også for vigtigt at bevare muligheden for at yde erstatning for de krav, som rejses af personer, som er mest indblandet i hændelsen. Ellers ville skibsejere, lastejere og andre vigtige parter, som normalt er velplaceret til at kunne handle umiddelbart efter en hændelse, blive afskrækket fra at bidrage til en begrænsning af skaden.

Stk. 5 fastsætter det maksimale erstatningsbeløb fra COPE-fonden til 1 mia. €, inkl. den del som er udbetalt gennem CLC- og fondskonventionerne. Dette skønnes at være tilstrækkeligt til at dække en hvilken som helst potentiel katastrofe med et olietankskib, og det svarer til det nuværende maksimale erstatningsbeløb fra den amerikanske erstatningsfond for olieudslip.

Stk. 6 fastlægger, at det højst usandsynlige tilfælde, hvor dette maksimumsbeløb på 1 mia. € overstiges, vil erstatningen være "pro rata". I praksis betyder dette, at den enkelte fordringshaver kun vil modtage en vis procentdel af sit anerkendte krav. Procentdelen vil være den samme for alle fordringshavere.

Artikel 6

Artikel 6 omhandler COPE-fondens indtægtsside. Afgifter til COPE-fonden vil kun blive opkrævet efter en hændelse i EU-farvande, som er så alvorlig, at den overstiger eller truer med at overstige de maksimale erstatningsbeløb fra IOPC-fonden.

På linje med den eksisterende praksis for afgifter til IOPC-fonden, som har vist sig at være let anvendelige, fastlægger forordningen en symmetri mellem de personer, der er bidragsydere til IOPC-fonden og de personer, der skal bidrage til COPE-fonden. Afgiftssystemet er baseret på den mængde olie, som hver modtager har modtaget, og afgifterne til COPE-fonden er derfor proportionale med de modtagne mængder olie. Oliemodtagerne indbetaler afgifterne direkte til Kommissionen.

Der er en relativ kort tidsgrænse for opkrævning af afgifter, hvilket begrundes i, at det er vigtigt at få de nødvendige midler til rådighed så hurtigt som muligt, efter at uheldet er indtruffet og IOPC-fonden har påbegyndt vurderingen af fordringer i forbindelse med den pågældende ulykke.

For at sikre at COPE-fonden ikke ulovligt opkræver penge, er det i stk. 9 fastsat, at et eventuelt overskydende afgiftsbeløb, som er opkrævet for en særlig hændelse, og som ikke er blevet anvendt til erstatning for skade i forbindelse med den pågældende hændelse eller ethvert umiddelbart relateret formål, skal tilbagebetales til de personer, som betalte afgiften.

Stk. 10 fastsætter, at medlemsstater, som ikke opfylder deres forpligtelser over for COPE-fonden, skal yde COPE-fonden erstatning for ethvert derved opstået tab.

Artikel 7

COPE-fondens ret til at indtræde i rettigheder er fastlagt i artikel 7. Denne bestemmelse fastlægger, at COPE-fonden har mulighed for at få i det mindste en del af sine udgifter dækket via regresret over for forskellige parter, som har været involveret i hændelsen, i det omfang en sådan aktion ikke er forbudt i de internationale konventioner.

Artikel 8

Artikel 8 indeholder bestemmelse om, at Kommissionen skal varetage repræsentationen af COPE-fonden. Den pålægger Kommissionen en række specifikke opgaver i den forbindelse, som er nødvendige for at udføre fondens funktioner.

Artikel 9

COPE-fondsudvalget bistår Kommissionen med driften af fonden, på den måde, at de vigtigste beslutninger vedrørende driften af COPE-fonden træffes af Kommissionen i overensstemmelse med de fastlagte udvalgsprocedurer. COPE-fondsudvalget er et forvaltningsudvalg i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 1999/468/EF[17]. Artiklen fastsætter det tidsrum, hvor Rådet kan træffe anden afgørelse til en måned, idet der er behov for, at COPE-fondsudvalget kan træffe hurtige beslutninger.

Artikel 10

Artikel 10 indeholder finansielle straffe eller sanktioner for de tilfælde, hvor det godtgøres, at enhver person, der har været involveret i transporten af olie ad søvejen har opført sig groft uagtsomt. Denne foranstaltning er af strafferetlig art og derfor ikke knyttet sammen med erstatningen for skade. Da denne artikel omfatter enhver hændelse, hvor der er tale om olieforurening til søs, dækker den i modsætning til resten af forordningen olieforurening fra ethvert skib, uanset om der er tale om et olietankskib eller ej. Det specificeres ikke nøjagtigt, hvilken form for sanktioner, der skal anvendes (strafferetlige, administrative, "afskrækkende" osv. sanktioner), så medlemsstaterne har mulighed for at anvende den form for sanktioner, som bedst passer ind i deres retssystem.

Artikel 11

Ingen bemærkninger.

[17] Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.99, s. 23.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. .../....

om oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2 og artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[18],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[19],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[20],

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251[21], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der er behov for at sikre, at der ydes passende erstatning til personer, der lider skade forårsaget af forurening hidrørende fra olie, der udflyder eller udtømmes fra olietankskibe i europæiske farvande.

(2) Den internationale ordning for erstatningsansvar for olieforurening fra skibe, som fastlagt ved den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening fra 1992 og den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening fra 1971, senest ændret ved 1992-protokollen hertil, yder visse væsentlige garantier i så henseende.

(3) Den maksimale erstatning, der ydes gennem den internationale ordning, anses for at være utilstrækkelig til fuldt ud at kunne dække omkostningerne ved potentielle olietankskibshændelser i Europa.

(4) Et første skridt i retning af at forbedre beskyttelsen af skadelidte i tilfælde af olieudslip i Europa vil være at indføre en væsentlig forhøjelse af det maksimale erstatningsbeløb, der er til rådighed for sådanne udslip. Det kan gøres, ved at den internationale ordning suppleres gennem oprettelse af en europæisk fond, som yder erstatning til skadelidte, som ikke har kunnet opnå fuld erstatning i henhold til den internationale erstatningsordning, fordi det samlede beløb for anerkendte krav overstiger det erstatningsbeløb, der er til rådighed efter fondskonventionen.

---

18 EFT C […], […], s. […].
19 EFT C […], […], s. […].
20 EFT C […], […], s. […].
21 EFT C […], […], s. […].

(5) En europæisk fond for erstatning for olieforurening bør bygge på de samme regler, principper og procedurer som IOPC-fonden, så der ikke opstår usikkerhed for skadelidte, der ansøger om erstatning, og der undgås ineffektivitet eller gentagelse af arbejdet inden for IOPC-fonden.

(6) På baggrund af princippet om, at "forureneren betaler", bør udgifterne ved olieudslip bæres af det erhverv, der er involveret i transport af olie ad søvejen.

(7) Harmoniserede fælles foranstaltninger med henblik på at yde supplerende erstatning for europæiske olieudslip vil betyde en fordeling af udgifterneved sådanne olieudslip på alle medlemsstater, der er kyststater.

(8) En erstatningsfond (COPE-fonden), der omfatter hele Fællesskabet, og som bygger på den eksisterende internationale ordning, er den mest effektive måde, hvorpå disse mål kan nås.

(9) COPE-fonden skal have mulighed for at tilbagekræve sine udgifter fra de parter, der er indblandet i olieforureningshændelser, i det omfang dette er tilladt efter international lovgivning.

(10) Da de for gennemførelsen af nærværende forordning nødvendige foranstaltninger er forvaltningsforanstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[22], bør de vedtages efter forvaltningsproceduren i artikel 4 i nævnte afgørelse.

(11) Da en passende erstatning til skadelidte ved olieudslip ikke nødvendigvis er et tilstrækkeligt afskrækkende middel til at få individuelle operatører inden for olietransport ad søvejen til at handle fornuftigt, er der behov for en særskilt bestemmelse om en finansiel sanktion, som idømmes enhver person, som ved en handling eller undladelse, som kan henføres til den pågældende som forsætlig eller groft uagtsom, har bidraget til en hændelse.

(12) På baggrund af subsidaritetsprincippet er Europa-Parlamentets og Rådets forordning det bedst egnede retsinstrument, da den er bindende i alle enkeltheder og gælder direkte i alle medlemsstater, og derfor mindsker risikoen for, at dette instrument anvendes forskelligt i medlemsstaterne.

(13) Samtidig med de foranstaltninger, der er indeholdt i denne forordning, bør der foretages en revision af den eksisterende internationale erstatningsansvarsordning for olieforurening, så der skabes en tættere forbindelse mellem de i olietransport ad søvejen involverede parters ansvar og handlinger og deres erstatningsansvar. I særdeleshed bør skibsejerens erstatningsansvar være ubegrænset, hvis det godtgøres, at forureningsskaden skyldtes grov uagtsomhed fra dennes side, og erstatningsordningen skulle ikke udtrykkeligt beskytte en række andre nøglepersoner, der er beskæftiget med olietransport ad søvejen, og erstatningen for skaden på miljøet som sådan bør revideres og udvides på baggrund af tilsvarende erstatningsordninger, der er gennemført i henhold til fællesskabslovgivningen -

---

[22] EFT L 184 af 17.07.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1
Mål

Formålet med denne forordning er at sikre en passende erstatning for forureningsskader i EU-farvande som følge af olietransport ad søvejen ved på fællesskabsplan at supplere den eksisterende internationale erstatningsansvarsordning og indføre en finansiel sanktion, der skal pålægges enhver person, som er blevet kendt skyldig i at have bidraget til en olieforureningshændelse ved en handling eller undladelse, som kan henføres til den pågældende som forsætlig eller groft uagtsom.

Artikel 2
Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse:

1. på forureningskade, som er indtruffet:

   (a) på en medlemsstats terrritorium, herunder søterritoriet, og

   (b) inden for en kontraherende stats eksklusive økonomiske zone oprettet i overensstemmelse med international lovgivning eller, hvis en kontraherende stat ikke har oprettet en sådan zone, på et område fastlagt af staten i overensstemmelse med international lovgivning, hvilket område ligger udover eller grænser op til denne stats søterritorium, og ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af dens søterritorium måles;

2. forebyggende forholdsregler, hvor de end tages, for at forhindre eller formindske sådan skade.

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning anvendes følgende definitioner:

1. "Ansvarskonventionen": den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1992.

2. "Fondskonventionen": den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971, med de ændringer, der fulgte af 1992-protokollen hertil.

3. "Olie": enhver bestandig mineralsk olie, der indeholder kulhydrat, såsom råolie, brændselsolie, tung dieselolie og smøreolie, hvad enten den medtages om bord i skibet som last eller i skibets brændselstank.

4. "Afgiftspligtig olie": Råolie og brændselsolie således som defineret under a) og b) nedenfor:

(a) "Råolie": enhver blanding af flydende kulhydrater, der forekommer i naturlig tilstand i jorden, uanset om den er behandlet med henblik på at gøre den egnet til transport. Udtrykket omfatter også råolier, hvorfra visse destillationsprodukter er blevet fjernet (undertiden benævnt "topped crudes") eller hvortil visse destillationsprodukter er blevet tilsat (undertiden benævnt "spiked crudes" eller "reconstituted crudes").

(b) "Brændselsolie": tunge destillater eller rester af råolie eller blandinger af sådanne produkter bestemt til brug som brændsel med henblik på frembringelse af varme eller kraft og af en kvalitet svarende til »American Society for testing and materials Specifikation for Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)» eller tungere.

5. "Ton": når det anvendes i forbindelse med olie, en metrisk ton.

6. "Terminal": ethvert anlæg for oplagring af olie i bulk, som kan modtage olie, der er transporteret ad søvejen, herunder enhver ikke land-baseret installation, der er forbundet med et sådant anlæg.

7. "Hændelse": enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forureningsskade eller fremkalder alvorlig og overhængende fare for at forårsage en sådan skade. Hvor en hændelse består af en række af begivenheder, skal den anses for at være indtruffet på tidspunktet for den første af disse begivenheder.

8. "Person" enhver fysisk person eller sammenslutning af personer eller enhver juridisk person på det offentligretlige eller privatretlige område, herunder medregnet en stat og dens politiske underafdelinger.

9. "IOPC-fonden": den fond, der er oprettet ved fondskonventionen.

Artikel 4

Oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande

Hermed oprettes en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande, i det følgende betegnet "COPE-fonden«. Den skal have følgende formål:

(a) at yde erstatning for forureningsskade i det omfang den beskyttelse, som gives ved ansvarskonventionen og fondskonventionen, er utilstrækkelig og

(b) at virke for de beslægtede formål, som er anført i denne forordning.

Artikel 5

Erstatning

1. COPE-fonden skal yde erstatning til enhver person, der er berettiget til erstatning for forureningsskade i henhold til fondskonventionen, såfremt den pågældende ikke har kunnet opnå fuld eller passende erstatning for skaden i henhold til denne konvention, på grund af at summen af de anerkendte krav overstiger det samlede til rådighed værende erstatningsbeløb i henhold til fondskonventionen.

2. Bedømmelsen af, hvorvidt en person er berettiget til erstatning i henhold til fondskonventionen, afgøres efter bestemmelserne i fondskonventionen og udføres i overensstemmelse med de procedurer, der er fastlagt deri.

3. COPE-fonden udbetaler først erstatning, når Kommissionen har godkendt den i stk. 2 nævnte relevante bedømmelse, idet den handler i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2.

4. Uanset stk. 1 og 2 kan Kommissionen beslutte, at den ikke vil udbetale erstatning til ejeren, lederen eller driftslederen af det skib, der er indblandet i hændelsen eller til deres repræsentanter. Tilsvarende kan Kommissionen beslutte, at den ikke vil udbetale erstatning til enhver person, der er i et kontraktligt forhold med transportøren i forbindelse med den transport, hvor hændelsen indtraf eller enhver anden person, som direkte eller indirekte er involveret i den pågældende transport. Kommissionen, der handler i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2, fastsætter, hvilke fordringshavere der eventuelt falder ind under disse kategorier og træffer tilsvarende beslutning.

5. Det samlede erstatningsbeløb, som COPE-fonden skal udbetale for hver enkelt hændelse, begrænses således, at summen af dette beløb og det erstatningsbeløb, som faktisk er betalt i henhold til ansvarskonventionen og fondskonventionen for forureningsskade inden for denne forordnings anvendelsesområde, ikke overstiger 1 mia €.

6. Såfremt summen af de anerkendte krav overstiger det samlede erstatningsbeløb, som skal betales ifølge stk. 5, skal det til rådighed værende beløb fordeles på en sådan måde, at forholdet mellem hvert anerkendt krav og det erstatningsbeløb, som fordringshaver faktisk modtager i henhold til denne forordning, skal være det samme for alle fordringshavere.

Artikel 6

Afgifter fra modtagere af olie

1. Enhver person, som modtager afgiftspligtig olie i årlige mængder, der tilsammen overstiger 150.000 tons, der har været transporteret til søs til havne eller terminaler på en medlemsstats område, og som skal betale afgift til IOPC-fonden, skal betale afgift til COPE-fonden.

2. Afgifterne opkræves kun efter en hændelse, der hører unden denne forordnings anvendelsesområde, og som overstiger eller truer med at overstige IOPC-fondens maksimale erstatningsgrænser. Kommissionen træffer afgørelse om det samlede afgiftsbeløb, der skal opkræves for hver af sådanne hændelser, i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2. På grundlag af denne afgørelse beregner Kommissionen for hver af de i stk. 1 omhandlede personer den pågældendes afgiftsbeløb på grundlag af et fast beløb pr. ton afgiftspligtig olie, som disse personer har modtaget.

3. De i stk. 2 omhandlede beløb fremkommer ved at dividere det samlede afgiftsbeløb, som kræves, med den samlede mængde af afgiftspligtig olie, der er modtaget i alle de medlemsstater i det pågældende år.

4. Enhver medlemsstat skal sørge for, at enhver person, der modtager afgiftspligtig olie inden for dens område i sådanne mængder, at han er afgiftspligtig til COPE-fonden,

bliver optaget på en liste, der oprettes og holdes a jour af Kommissionen i overensstemmelse med nedenstående bestemmelser i denne artikel

5. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen navn og adresse på enhver person, som i denne stat er afgiftspligtig til COPE-fonden i henhold til denne artikel såvel som oplysninger om de mængder af afgiftspligtig olie, der i det forudgående kalenderår er modtaget af hver sådan person.

6. Ved afgørelse af, hvilke personer der på et givet tidspunkt er afgiftspligtige til COPE-fonden og, i påkommende tilfælde, ved fastsættelsen af de mængder olie, der skal medtages i beregningen for hver sådan person ved beregningen af afgiftens størrelse, skal de på listen optagne oplysninger anses som rigtige, indtil andet bevises.

7. Afgifterne indbetales til Kommissionen, og opkrævningen skal være fuldstændig afsluttet senest et år efter, at Kommissionen har besluttet at opkræve afgifterne.

8. De afgifter, der henvises til i denne artikel, skal udelukkende anvendes til erstatning for forureningsskade som anført i artikel 5.

9. Et eventuelt overskydende afgiftbeløb, som er opkrævet for en særlig hændelse, og som ikke er blevet anvendt til erstatning for skade i forbindelse med den pågældende hændelse eller ethvert umiddelbart relateret formål, skal returneres til den person, som betalte afgiften, senest 6 måneder efter afslutningen af erstatningsbehandlingen af den pågældende hændelse.

10. Hvis en medlemsstat ikke opfylder sine forpligtelser over for COPE-fonden, og dette medfører et økonomisk tab for COPE-fonden, skal den pågældende medlemsstat erstatte COPE-fonden dette tab.

Artikel 7
Indtræden i rettigheder

COPE-fonden indtræder med hensyn til ethvert erstatningsbeløb, som fonden har betalt i henhold til artikel 5, i de rettigheder, som den person, der således har modtaget erstatning, måtte have ifølge ansvarskonventionen eller fondskonventionen.

Artikel 8
Repræsentation og administration af COPE-fonden

1. Kommissionen er repræsentant for COPE-fonden. I denne forbindelse udfører den de opgaver, der er fastlagt i denne forordning eller som på anden måde er nødvendige, for at COPE-fonden kan virke og fungere korrekt.

2. Følgende beslutninger i forbindelse med COPE-fondens virksomhed træffes af Kommissionen, der handler i overensstemmelse med proceduren i artikel 9, stk. 2:

   a. fastsættelse af de afgifter, der skal opkræves i henhold til artikel 6;

b. godkendelse af den endelige betaling af krav i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3 og beslutningstagning vedrørende fordelingen blandt fordringshavere af det til rådighed værende erstatningsbeløb i henhold til artikel 5, stk. 6;

c. afgørelse om udbetaling til fordringshavere, som anført i artikel 5, stk. 4; og

d. fastsættelse af de vilkår og betingelser, hvorpå der skal foretages midlertidige udbetalinger vedrørende krav med henblik på at sikre, at skadelidte får udbetalt erstatning så hurtigt som muligt.

Artikel 9
Udvalg

1. Kommissionen bistås af et COPE-fondsudvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 4 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede forvaltningsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.

Det i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på en måned.

Artikel 10
Sanktioner

1. Medlemsstaterne skal fastlægge et system med finansielle sanktioner, som idømmes enhver person, som ved en domstol er blevet kendt skyldig i ved en handling eller undladelse, som kan henføres til den pågældende som forsætlig eller groft uagtsom, at have bidraget til en hændelse, der har forårsaget eller har truet med at forårsage olieforurening i et område, der er nævnt i artikel 2, stk. 1.

2. De i stk. 1 nævnte sanktioner berører ikke de berørte parters privatretlige ansvar, som anført i denne forordning eller andetsteds og er uden forbindelse med den skade, som hændelsen har forårsaget. De fastsættes på et tilstrækkeligt højt niveau til at få personen til at afholde sig fra at begå eller fortsætte med at begå en overtrædelse.

3. Der kan ikke tegnes forsikring mod de i stk. 1 nævnte sanktioner.

4. Den tiltalte skal have ret til at appellere de i stk. 1 nævnte sanktioner.

Artikel 11
Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*
[…]	*[…]*

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en fond for erstatning for skade ved olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger.

2. BUDGETPOST

B2-702: Forberedelse, evaluering og fremme af transportsikkerhed.

3. RETSGRUNDLAG

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

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Ydelse af passende erstatning til ofre for forureningsskade forårsaget af olietankere i europæiske farvande og indførelse af en afskrækkende finansiel sanktion for personer, der er involveret i forsyning og brug af skibe, der er substandard.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Ubestemt tid

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

5.3 Indtægtstype:

Formålsbestemt indtægt (afgifter til COPE-fonden)

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

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

Hovedparten af driftsudgifterne (betaling af erstatning til ofre for olieudslip i Europa) og indtægterne (afgifter fra oliemodtagere) til COPE-fonden vil gå over budgettet som formålsbestemt indtægt. COPE-fondens virksomhed er udformet på en sådan måde, at indtægterne vil svare til udgifterne.

Desuden kan der opstå nogle udgifter som følge af møder med branchens eksperter og udførelse af en evalueringsundersøgelse om virkningen, gennemførelsen og udformningen af en mulig europæisk olieforureningsansvars - og erstatningsordning.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (forholdet mellem omkostningerne pr. enhed og de samlede omkostninger)

De individuelle omkostninger består af et årligt beløb på 5 000 € til afholdelse en gang om året af et etdagsmøde med branchens eksperter. Endvidere agter Kommissionen at kontrahere en evalueringsundersøgelse om virkning, gennemførelse og udformning af en mulig europæiske olieforureningsansvars- og erstatningsordning. Omkostningerne til en sådan undersøgelse anslås til 100 000 €.

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

Forpligtelsesbevillinger i mio. € (løbende priser)

	År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og efterfølgende år	I alt
– Undersøgelser		0,1					0,1
– Ekspertmøder (A-2500)[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Oplysninger og publikationer							
I alt		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

7.3 Vejledende forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger

mio €

[23] Omkostninger, der opfylder kriterierne i Kommissionens meddelelse af 22.4.1992 (SEC(92) 769).

	år n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og efterfølgende år	I alt
Forpligtelsesbevillinger		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Betalingsbevillinger							
år n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 og følgende år		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. FORANSTALTNINGER TIL FOREBYGGELSE AF SVIG

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

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

Oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande (COPE-fonden), der skal yde passende erstatning til ofre for forureningsskader, der er forårsaget af olietankere i europæiske farvande.

Oprettelse af en ordning med finansielle sanktioner, der pålægges enhver person, som ved en domstol er blevet blevet kendt skyldig i ved en personlig handling eller undladelse med den hensigt at forvolde skade, har bidraget til en hændelse der har forvoldt eller har truet med at forvolde olieforurening i europæiske farvande.

Der er ikke tale om noget finansielt bidrag fra Fællesskabet i dette forslag.

COPE-fonden vil blive finansieret af oliemodtagere i Europa. Modtagerne af ydelser fra denne fond er ofre, som har lidt skade som følge af et europæisk olieudslip, men som ikke har været i stand til at opnå fuld erstatning via den internationale ansvars- og erstatningsordning som følge af utilstrækkelige erstatningsgrænser. Alle afgifter, der er indsamlet, og som ikke er blevet anvendt til dette formål, vil blive returneret til oliemodtagerne.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Fordelen ved på EF-niveau at etablere en olieforureningserstatningsfond er en femdobling af det til rådighed stående erstatningsbeløb sammenlignet med eksisterende beløb, en stærk garanti for at der vil være passende erstatning til rådighed og en deling af risikoen for olieudslip mellem alle medlemsstater med en kyststrækning.

Fordelen ved at bygge på procedurer og fremgangsmåder fra den eksisterende internationale erstatningsordning er, at man undgår en parallel organisation, som udfører samme arbejde som de internationale organer

De forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekter er, at en EF-ramme kan anerkendes på verdensplan og tjene som udløser for en indsats på internationalt niveau med henblik på at øge erstatningsniveauerne inden for den internationale ansvars- og erstatningsordning for olieforurening, som blev oprettet af Den Internationale Søfartsorganisation.

Det vigtigste usikkerhedsmoment er, hvor ofte der vil ske ulykker, som vil udløse erstatning fra COPE-fonden (f.eks. ulykker, som forårsager skade i EU-farvande, hvor omkostningerne til de samlede fordringer overstiger det maksimale til rådighed stående erstatningsbeløb i henhold til den internationale ordning, dvs. 200 mio. €). Sådanne ulykker vil sandsynligvis ikke ske ofte, da det kun er nogle få ulykker, der har truet med at overstige de maksimale grænser i de 22 år, hvor IOPC-fonden har opereret. Desuden blev de maksimale grænser mere end fordoblet i 1996, da 1992-protokollerne til CLC og fondkonventionerne trådte i kraft. Desuden er der for nylig taget skridt til at øge den maksimale internationale til rådighed stående erstatning med yderligere 50% fra 200 mio. € til 300 mio. €. På baggrund af de erfaringer, der er gjort, er det kun én olietankskibsulykke hidtil, nemlig *Erika* i 1999, der ville have udløst COPE-fonden, hvis den havde været oprettet. På den anden side var den type og de mængder af olie, der tømtes fra *Erika* ikke usædvanlige og det er fuldt ud muligt, at der vil kunne ske en gentagelse af denne ulykke.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Den vigtigste virkningsindikator vedrørende COPE-fonden er den hyppighed, hvormed den aktiveres og i hvilken udstrækning den kan yde passende erstatning til ofre for olieudslip. Medlemsstaternes rapportering vil blive taget i betragtning ved målingen af medlemsstaternes evne til at anvende sanktioner for grov uagtsomhed i forhold til enhver person, der er indblandet i transport af olie ad søvejen.

Hvor ofte, der er behov for evalueringer, er afhængig af COPE-fondens aktiviteter. Først når en ulykke, der har fremkaldt indsats fra COPE-fonden, er blevet afsluttet, vil der være behov for evaluering.

Hvad angår sanktioner for personer, der er involveret i ulykker i europæiske farvande, er der imidlertid behov for hyppigere evalueringer. De vil bestå i, at medlemsstaterne regelmæssigt skal rapportere om, i hvor høj grad gennemførelsen af artikel 10 i forordningen har fundet sted.

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

10.1 Indvirkning på antallet af stillinger

Virkningen af dette forslag på budgettets del A er generelt set begrænset. Når der indtræffer et olieudslip, som udløser COPE-fonden, vil selv Kommissionens personale blive betydeligt berørt heraf, i form af forskellige opgaver i forbindelse med at repræsentere fonden, forberede møder i COPE-fondsudvalget, foretage undersøgelser og give information, koordinering med IOPC-fonden osv. Da sådanne højdepunkter i aktiviteten højst sandsynligt kun vil indtræffe relativt sjældent, forbliver den samlede virkning på antallet af stillinger imidlertid begrænset.

Stillingstype		Personale til administration af foranstaltningen		Kilde		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt personale	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Ubestemt tid -
Andre ressourcer		-	-	-	-	-
I alt		0,5	0,5	1,0	-	Ubestemt tid

10.2 Samlede finansielle virkning af yderligere humane ressourcer

108 000 € pr. år

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

€

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

Ovenstående udgifter under post A 7 dækkes over DG TREN's globale budget.

KONSEKVENSANALYSE
FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(….)……endelig

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på dette område og hvad er de vigtigste målsætninger?

Traktaten fastsætter oprettelse af en fælles transportpolitik, og de påtænkte foranstaltninger til at gennemføre en sådan politik omfatter foranstaltninger til at øge sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for søfart. Passende erstatning af ofre for olieudslip i havet og indførelse af finansielle sanktioner for grov uagtsomhed ved transport af olie ad søvejen udgør en integrerende del af sådanne foranstaltninger.

Mens der er internationale konventioner, der regulerer ansvar og erstatning for olieudslip, som alle relevante medlemsstater er parter i, eller i nær fremtid vil være parter i, har de seneste ulykker, især *Erika*, der sank i 1999, understreget, at de mekanismer, som skal sikre, at ofrene får passende erstatning, er utilstrækkelige.

Forordningen omfatter oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande (COPE-fonden). I betragtning af at der allerede findes en relativ velfungerende international ordning for erstatning for olieudslip, er den mest effektive løsning til at øge erstatningsgrænserne at bygge på og supplere den internationale ordning, så der undgås dobbeltarbejde og overdreven administration. COPE-fonden er derfor i vid udstrækning baseret på procedurer og vurdering, som udføres inden for den internationale ordning.

Et olieudslip kan potentielt forårsage omfattende skade. I ulykker, hvor de internationale erstatningsgrænser overskrides, vil ofrene for så vidt angår den eksisterende internationale ordning, ikke få fuld erstatning. En indsats på fællesskabsplan på dette område vil i høj grad forbedre mulighederne for fuldt ud at yde erstatning til ofre for et europæisk olieudslip, ved at der oprettes en fond, hvortil oliemodtagere i alle berørte medlemsstater bidrager. Det til rådighed stående beløb for maksimal erstatning vil blive øget fra de nuværende 200 mio. € til 1 mia. €. Desuden vil udgifterne til olieudslip i Den Europæiske Unions farvande blive spredt ud på alle EU's kyststater. Den konkrete merværdi ved den foreslåede foranstaltning er derfor en femdobling af det til rådighed stående erstatningsbeløb sammenlignet med de eksisterende beløb, en meget stærkere garanti for, at der rent faktisk vil være en passende erstatning til rådighed og en deling af risikoen ved olieudslip mellem alle kystmedlemsstater. En mere indirekte fordel er, at garantien for at der vil være yderligere fondsmidler til rådighed vil fremskynde erstatningen for europæiske olieudslip i Den Internationale Fond for Erstatning af

Skader ved Olieforurening, selv for udslip, som ikke når op på det samlede maksimale erstatningsbeløb fra den pågældende fond.

Oprettelsen af en erstatningsfond for olieudslip kræver regulering. De parter, der er ansvarlige for at bidrage til fonden, dvs. de europæiske oliemodtagere, vil højst sandsynligt ikke bidrage med potentielt store beløb, medmindre lovgivningen kræver, at de gør det. Desuden vil krav om bidrag til og erstatningsbetalinger fra fonden ikke kunne gennemføres på en ensartet og harmoniseret måde, medmindre reglerne er identiske for hver enkelt medlemsstat og hver enhed. Harmoniserede regler er derfor afgørende for at sikre en ensartet gennemførelse af forpligtelserne. Det er derfor nødvendigt at sikre en ensartet anvendelse af de pågældende bestemmelser i form af en forordning.

Endelig omfatter forslaget en artikel, hvori det fastsættes, at medlemsstaterne skal pålægge finansielle sanktioner for grov uagtsom opførsel fra enhver persons side, som er involveret i transport af olie ad søvejen. En sådan foranstaltning kræver i sig selv regulering, og en EU-omfattende bestemmelse er den bedste måde, hvorpå man kan sikre en harmoniseret brug af sådanne sanktioner i hele Fællesskabet.

VIRKNINGEN FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirkes af forslaget?

– hvilke erhvervssektorer

– hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)

– er disse virksomheder koncentreret i bestemte geografiske områder i Fællesskabet

De virksomhedssektorer, der påvirkes mest af dette forslag, er virksomheder, som er etableret i Fællesskabet, og som modtager mere end 150 000 tons tung brændselsolie og/eller råolie ad søvejen. Der vil blive benyttet de procedurer, som allerede eksisterer på internationalt niveau, og disse modtagere vil derfor betale afgifterne til COPE-fonden.

Det vil være sådan, at på grund af arten af bidrag til COPE-fonden, indebærer det, at virkningerne er koncentreret på store olieimportører og forhandlere, mens små og mellemstore virksomheder kun berøres i det omfang, de overstiger disse grænser. Tilsvarende er det kun virksomheder, der er etableret i medlemsstater med oliehavne og terminaler, som vil blive direkte berørt.

Det andet formål med forslaget, nemlig etablering af en fællesskabsbaseret finansiel sanktion for groft uagtsom opførsel fra enhver persons side, som er involveret i transport af olie ad søvejen, omfatter et større spektrum af aktører inden for søfartsverdenen. Skibsejere, lastejere, befragtere, klassifikationsselskaber, ledere og driftsledere kan alle pålægges et ansvar og således skulle betale en sådan bøde, men kun hvis det ved en domstol er blevet godtgjort, at der var tale om grov forsømmelse.

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

Forslaget vil ikke få nogen indflydelse på erhvervet, medmindre der indtræffer en omfattende olieulykke i europæiske farvande, eller medmindre virksomhederne ved dom anses for at have udvist grov forsømmelse.

Hvis der indtræffer en stor olieforureningsulykke, skal oliemodtagerne betale deres afgifter til COPE-fonden. Kommissionen vil fastsætte afgifternes størrelse, bistået af COPE-fondsudvalget, og oliemodtagerne vil blive faktureret direkte af COPE-fonden på grundlag af de oplysninger om afgiftspligtig olie, som medlemsstaterne fremsender.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

– for beskæftigelsen

– for investeringer og oprettelse af nye virksomheder

– for virksomhedernes konkurrenceevne

I betragtning af at afgifterne til COPE-fonden er baseret på de årligt modtagne mængder af tung brændselsolie og/eller råolie, vil det krævede afgiftsbeløb være meget forskellig afhængig af medlemsstat og den enkelte virksomhed. De største modtagere vil betale de største afgifter, mens mindre selskaber vil betale mindre i henhold til deres andel af den samlede mængde olie, der er modtaget i den pågældende medlemsstat.

Et værste tilfælde-scenario ville være, at der indtraf en olieforureningsulykke i europæiske farvande, som kunne forårsage skade på mere end 1 mia. EUR. Hvis en sådan ulykke indtraf inden de nuværende maksimale grænser for IOPC-fonden er blevet hævet fra 200 mio. EUR til 300 mio. EUR, ville den andel, som COPE-fonden skulle dække, være maksimumbeløbet på 800 mio. EUR.

Den økonomiske virkning af en sådan ulykke for oliemodtagerne kan skitseres således. Det samlede beløb, som COPE-fonden opkræver (EUR 800 mio.) skal deles blandt importører af 623 mio. tons afgiftspligtig olie (se tabel nedenfor). Dette ville indebære en ekstra omkostning på 1,28 EUR pr. ton modtaget olie (hvilket svarer til 0,18 EUR pr. tønde). Hvad angår olieprisen, ville det betyde en midlertidig stigning på 0,5% af de løbende oliepriser (hvis det beregnes ud fra 35 EUR pr. tønde). I betragtning af den række faktorer, der indgår i fastlæggelsen af oliepriserne, vil dette højst sandsynligt ikke få nogen virkning for olieprisen.

Når det er sagt, vil den finansielle virkning på de individuelle modtagere kunne være mere omfattende. Der foreligger ikke tal over mængden af olie, som individuelle selskaber har modtaget. Imidlertid giver de generelle tal om afgiftspligtig olie, der er modtaget i EU/EØS-medlemsstater et fingerpeg om andelen af de samlede afgifter til COPE-fonden, som selskaber, der er etableret i de pågældende medlemsstater, skal yde. Følgende tal for 1999 er baseret på de seneste oplysninger om (de tilsvarende) bidrag fra afgiftspligtig olie til IOPC-fonden.

Medlemsstat (inklusive EØS)	**T afgiftspligtig olie**	**% i alt**
Italien	138 million	22.15%
Nederlandene	101 million	16.21%
Frankrig	95 million	15.25%
Det Forenede Kongerige	74 million	11.88%
Spanien	61 million	9.79%
Tyskland	37 million	5.94%
Norge	34 million	5.46%
Sverige	20 million	3.21%
Grækenland	18 million	2.89%

Portugal	17 million	2.73%
Finland	11 million	1.77%
Belgien	7 million	1.12%
Danmark	5 million	0.80%
Irland	5 million	0.80%
Island	0	0.00%
I alt	623 million	100%

Sandsynligheden for værste tilfælde-scenario ulykken, som anført ovenfor, er imidlertid ikke stor, på baggrund af omkostningerne ved de hidtidige olieuheld. Af de hundrede olieforureningsulykker, som IOPC har behandlet i de 25 år, den har opereret, er der kun en, nemlig *Erika*, som alvorligt har oversteget den nuværende maksimale erstatningsgrænse på 200 mio. EUR, og selv de samlede omkostninger ved *Erika* vil sandsynligvis blive på under EUR 400 mio. COPE-fonden vil ikke få nogen finansiel virkning for oliemodtagere, førend der indtræffer en olieforureningsulykke i europæiske farvande, som overstiger de internationale erstatningsgrænser. I betragtning af den begrænsede mulighed for ulykker, som vil aktivere COPE-fonden, sammen med de potentielt meget store virkninger af sådanne ulykker, kan det tænkes, at europæiske oliemodtagere vil beslutte sig for at fordele deres risiko ved hjælp af forsikring. I så fald vil forslaget også få nogle virkninger for den europæiske forsikringssektor.

Ud over de ovennævnte virkninger er det usandsynligt, at forslaget vil få betydelig virkninger for beskæftigelsen eller investeringer, idet forslaget bygger på strukturer og procedurer, som allerede eksisterer inden for rammerne af den internationale olieforureningserstatningsordning.

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

Da afgifterne til COPE-fonden som forklaret ovenfor er afhængige af de mængder olie, der er modtaget, vil resultatet automatisk være, at større modtagere bidrager mere, mens små oliemodtagere vil få en meget begrænset finansiel byrde. Selskaber, som modtager mindre end 150 000 tons afgiftspligtig olie pr. år, vil slet ikke betale nogen afgift.

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

- European Shippers' Council (ESC)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- Det Europæiske Fællesskabs Rederisammenslutning (European Community Shipowners' Association (ECSA)
- Transportarbejdersammenslutningen i EF (European Transport Workers' Federation (ETF)
- Comité européen des assurances (CEA)
- Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskaber (International Association of Classification Societies (IACS)

- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Det Internationale Skibsfartskammer (International Chamber of Shipping (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- International Union of Marine Insurers (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

Branchen og erhvervsorganisationer er blevet hørt vedrørende de væsentlige målsætninger og principper i forslaget. Samtidig med at branchen og erhvervsorganisationer generelt vurderer, at der er behov for at træffe foranstaltninger til forbedring af erstatningen til ofre for olieforureningsulykker, sætter de også spørgsmålstegn ved behovet for en regional foranstaltning på dette område. De fleste af disse organisationer støtter imidlertid fremgangsmåden med at bygge ovenpå det eksisterende internationale system, i stedet for at bygge et fuldstændigt nyt system, som ville indebærer en europæisk opsigelse af CLC- og fondskonventionerne.

Især foretrækker rederier (ICS, Intertanko & ECSA), P&I Clubs og olieselskaberne (OCIMF) klart, at debatten omkring forbedring af ansvars- og erstatningsordningen for ofre for olieforurening, placeres i IMO. De henviser til, at den eksisterende ordning har fungeret godt, og at der er ligevægt mellem rederiers og lastejeres interesser, og de sætter derfor spørgsmålstegn ved behovet for en fællesskabsforanstaltning på dette område.

The European Shippers' Council (ESC) er enig i Kommissionens analyse af manglerne ved det internationale system men finder, at oprettelsen af en tredjetrinsfond ikke er svaret på denne analyse. Transportarbejdersammenslutningen i EF (ETF) støtter Kommissionens løsning.

Mere specifikt synes der med hensyn til skabelsen af COPE-fonden at være enighed om at dette er en af de få foranstaltninger, som kan gennemføres på EU-niveau samtidig med at man fortsat udbygger og bevarer den eksisterende internationale ansvars- og erstatningsordning.

OCIMF og ESC går imidlertid imod, at hele byrden ved "garantifonden" udelukkende placeres på oliemodtagere, som efter deres opfattelse ikke er ansvarlige for ulykker.

2000/0327 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

EU's politik for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs består af et stort antal retsforskrifter, som omfatter de vigtigste elementer i IMO-konventionerne. Hovedformålet er at sikre effektiv og ensartet anvendelse af de internationale regler i EU. Politikken på dette område berører en lang række felter, fra klassifikation af selskaber til havnestatskontrol, fra passagerskibe til udstyr på skibe og havnemodtageanlæg. Med indførelsen af en EU-politik for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs er dele af medlemsstaternes nationale kompetence på disse områder blevet overført til Fællesskabet.

For at lovgivningen på dette område kan blive effektiv, må den anvendes korrekt og ensartet i hele EU. Kun ved at gennemføre de gældende regler konsekvent, kan vi styrke sikkerheden til søs og forhindre forurening af Fællesskabets farvande. Hvis vi sørger for en ensartet anvendelse af disse regler, kan vi sikre lige spilleregler for alle og mindske konkurrenceforvridning, der følger af, at skibe, der ikke respekterer reglerne, nyder økonomiske fordele, samt belønne dem, der følger spillets regler.

En effektiv og sammenhængende gennemførelse af den gældende lovgivning vanskeliggøres ved, at EU skal arbejde med medlemsstaternes forskellige administrative traditioner, til forskel fra f.eks. USA, der kun har én forvaltningsstruktur og derfor kan pålægge ensartede procedurer og nemmere kontrollere overholdelsen. De administrative strukturer for søfartssikkerhed er præget af store forskelle mellem de forskellige medlemsstater: nogle er civile, andre er militære, og opgaverne er meget forskellige - fra skibstilsyn som havnestat eller flagstat til fiskeriinspektion, told, bekæmpelse af narkotikahandel eller kontrol med immigrationen.

Dette var baggrunden for, at Kommissionen begyndte at undersøge mulighederne for at styrke det nuværende system. I sin meddelelse af 21. marts 2000 om sikkerhed til søs og olietransport[24] har Kommissionen således allerede taget fat på dette problem og foreslået muligheden for at oprette et europæisk agentur for søfartssikkerhed. Kommissionen forklarer også heri, at det efter dens opfattelse ville være urealistisk eller i hvert fald for tidligt at tænke på at skabe en integreret europæisk operationel struktur eller kystvagt, som ville kunne overtage de nationale søfartsmyndigheders rolle. Agenturet skulle tværtimod bistå medlemsstaterne og Kommissionen med at anvende fællesskabsretten, overvåge gennemførelsen heraf og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Agenturet skulle ikke bemyndiges til at træffe afgørelser, da den nødvendige opfølgning ville påhvile medlemsstaterne og, navnlig, Kommissionen i dens egenskab af fællesskabsrettens vogter.

Kommissionen gentog dette princip i sin rapport til Det Europæiske Råds møde i Biarritz om EU's strategi for sikkerhed til søs[25]. I denne rapport hedder det, at Kommissionen overvejer muligheden for at skabe et særligt organ, som ville kunne tage form af et europæisk søfartssikkerhedsagentur. Dette skulle have til opgave at

---

[24] KOM(2000) 142 endelig udg. af 21.3.2000

[25] KOM(2000) 603 endelig udg. af 27.9.2000

bistå Kommissionen med at sikre, at der i EU føres tilsyn med, at de gældende regler gennemføres på en effektiv og ensartet måde.

Med nærværende forordning foreslår Kommissionen, at der oprettes et europæisk søfartssikkerhedsagentur. Teksten til forslaget er et resultat af langvarige undersøgelser og høringer, hvor Kommissionen har gjort rede for, hvad Agenturets rolle i givet fald skulle være. Ud over de primære formål, som er at sikre, at lovgivningen gennemføres effektivt, mener Kommissionen, at Agenturet bør spille en central rolle med at tilrettelægge uddannelsesaktiviteter omkring havne- og flagstatsrelaterede emner. Ved at harmonisere uddannelsen af medlemsstaternes inspektører vil man i høj grad kunne fremme gennemførelsen af et ensartet EU-system for sikkerhed til søs.

Kommissionen mener endvidere, at Agenturet kan bistå Kommissionens tjenestegrene med at udføre en lang række tidskrævende tekniske opgaver, der følger af lovgivningen. Dette ville give Kommissionens tjenestegrene mulighed for i stedet at koncentrere indsatsen om politiske spørgsmål. En anden vigtig opgave for Agenturet vil bestå i indsamling, registrering og vurdering af statistiske data om sikkerhed til søs og om forsætlig eller uforsætlig havforurening, systematisk udnyttelse af bestående databaser og om nødvendigt udvikling af supplerende databaser. Kommissionen og medlemsstaterne vil kunne udnytte disse data til at træffe foranstaltninger for at forbedre sikkerheden til søs og til at vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger.

Det forventes, at Agenturet vil skabe et solidt partnerskab med og mellem medlemsstaterne om spørgsmål af generel betydning, at det vil udnytte den videnskabelige kapacitet i EU fuldt ud, og at det vil gøre det nemmere for EU at reagere og træffe beslutninger på kortere tid. Agenturet kommer ikke til at berøre EF-institutionernes lovgivningsmæssige beføjelser. Heller ikke Kommissionens beføjelser med hensyn til budgetgennemførelsen og dens initiativret berøres. Ud over det arbejde, Kommissionen har gjort for at påvise behovet for Agenturet, vil den - sideløbende med institutionernes drøftelse af forslaget - arbejde videre med gennemførelsen af en cost-benefit analyse.

2. FÆLLESSKABETS SØFARTSSIKKERHEDSAGENTUR (EMSA)

2.1. Formålet

Formålet med forordningen er at oprette et europæisk søfartssikkerhedsagentur, som skal bidrage til, at der i EU skabes et højt, ensartet og effektivt niveau for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Hertil kræves et specialiseret agentur: skibsfarten i EU har behov et effektivt organ, der kan give medlemsstaterne og Kommissionen den nødvendige tekniske og videnskabelige støtte og ekspertise til at anvende EF-lovgivningen om sikkerhed til søs korrekt, overvåge gennemførelsen heraf og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Denne lovgivning er stærkt teknisk. Den skal derfor gennemføres og overvåges et personale, som er højt kvalificeret inden for søfartssikkerhed, og som både har en omfattende teknisk viden og et grundigt kendskab til de europæiske og internationale regler om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs.

2.2. Agenturet

2.2.1. Agenturets opgaver

Agenturet vil blive oprettet som en del af fællesskabssystemet. Det skal være det tekniske organ, der gør Fællesskabet i stand til at gribe effektivt ind for at forbedre de generelle standarder for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Agenturet skal bistå Kommissionen med den løbende opdatering af fællesskabsretten om søfartssikkerhed og skal yde den nødvendige støtte til at sikre en sammenhængende og effektiv gennemførelse af denne lovgivning i hele Fællesskabet. Agenturet skal navnlig hjælpe med at styrke fællesskabsordningen for havnestatskontrol og med at overvåge de klassifikationsselskaber, der er anerkendt på EF-plan. Der gives en nøjere beskrivelse af Agenturets opgaver i afsnittet "bemærkninger til artiklerne" nedenfor.

2.2.2. Drift

a) Forvaltningsorganer

For at Agenturet kan fungere korrekt, dets administrerende direktør gives betydelig uafhængighed og fleksibilitet med hensyn til tilrettelæggelsen af Agenturets interne struktur. Den administrerende direktør skal derfor sikre, at Agenturets arbejdsprogram gennemføres korrekt, og navnlig træffe afgørelse om tilsyn med klassifikationsselskaber og om inspektionsbesøg hos medlemsstaterne. Endvidere vil den administrerende direktør også være ansvarlig for at forberede og gennemføre Agenturets budget og arbejdsprogram og for alle personaleanliggender.

For at give den administrerende direktør den nødvendige legitimitet bør vedkommende udpeges af bestyrelsen efter forslag fra Kommissionen.

En bestyrelse bestående af repræsentanter udnævnt af Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet samt repræsentanter for industrien vil have ansvaret for alle administrative spørgsmål. Den skal vedtage Agenturets arbejdsprogram, efter godkendelse fra Kommissionen, og Agenturets budget ved finansårets begyndelse og tilpasse det i overensstemmelse med de modtagne bidrag og gebyrer. Bestyrelsen fastlægger endvidere beslutningsprocedurerne for den administrerende direktør og udøver disciplinærmyndighed over Agenturets højtstående tjenestemand. Kommissionen kan appellere afgørelser, der træffes af den administrerende direktør og bestyrelsen, medmindre det drejer sig om personalespørgsmål.

b) Personale

For at kunne udføre de ovenfor beskrevne opgaver skal Agenturet råde over et tilstrækkeligt stort højt kvalificeret personale. Agenturets personale skal bistå Kommissionen med at sikre, at fællesskabsretten om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs ajourføres, og at den anvendes på en ensartet og effektiv måde. Kvalificeret personale fra Agenturet skal også deltage i tilrettelæggelsen af uddannelsesaktiviteter for medlemsstaterne og for ansøgerlandene. Agenturets personalebehov anslås til ca. 55 ansatte.

Agenturets personale vil være underkastet vedtægten for tjenestemænd ved De Europæiske Fællesskaber og ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte. Det ventes, at kun et beskedent antal heraf vil blive udstationeret af EF-institutionerne på

midlertidig basis. De øvrige medarbejdere vil blive ansat på grundlag af erfaring og kvalifikationer. Samtidig med at behovet for et stabilt højt kvalificeret personale af tilstrækkeligt omfang vil blive tilgodeset, vil medarbejderne blive ansat på grundlag af midlertidige fornyelige kontrakter, så det løbende kan sikres, at det er på højde med den nyeste teknologiske udvikling.

c) Budget

Agenturet har behov for tilstrækkelige bevillinger til at ansætte personale som beskrevet overfor, udføre sine opgaver og sikre en glat og effektiv arbejdsgang. For de første år kan det årlige budget anslås til ca. 2 625 000 €, stigende til ca. 7 600 000 €, når Agenturet er fuldt arbejdsdygtigt.

Agenturets budget vil hovedsageligt bestå af bidrag fra Fællesskabet. Agenturet vil kunne kræve gebyrer for sine publikationer og uddannalesesaktiviteter, som imidlertid kun vil dække en beskeden del af dets samlede budget.

Agenturet skal opstille et passende sæt regler og kontrolforanstaltninger. Bestyrelsen vil få beføjelse til at vedtage de nødvendige foranstaltninger, men Agenturet skal i sidste ende kontrolleres af Revisionsretten.

d) Sprog

Agenturets sprogordning bør give Agenturet mulighed for at arbejde hurtigt og effektivt. Det påhviler Agenturets bestyrelse at træffe afgørelse herom.

e) Beliggenhed

Agenturet bør placeres et sted, hvor det kan skabe arbejdsforbindelser med de relevante fællesskabsinstitutioner. Under hensyntagen til dette krav og efter at have vurderet de indkomne ansøgninger vil Kommissionen foreslå de kompetente myndigheder et eller flere steder. På grundlag af dette forslag skal de kompetente myndigheder træffe afgørelse om Agenturets beliggenhed senest 6 måneder efter godkendelsen af denne forordning.

f) Gennemsigtighed

Agenturet vedtager sine regler om gennemsigtighed og aktindsigt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets afgørelser baseret på EF-traktatens artikel 255.

3. VALG AF RETSGRUNDLAG

Retsgrundlaget for den foreslåede forordning er artikel 80, stk. 1, hvilket er i overensstemmelse med formålet med forslaget og med al den hidtidige lovgivning om søtransport, navnlig hvad angår sikkerhed og miljøbeskyttelse.

4. BEGRUNDELSE FOR DEN FORESLÅEDE FORANSTALTNING

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

Traktaten indeholder hjemmel til oprettelse af en fælles transportpolitik. Foranstaltningerne til gennemførelse af en sådan politik omfatter foranstaltninger til at forbedre søfartssikkerheden, som fastlagt i artikel 80, stk. 2.

Hovedformålet med den planlagte foranstaltning at oprette et europæisk søfartssikkerhedsagentur. Der findes mange lovbestemmelser om søfartssikkerhed i Fællesskabet. For at sikre, at denne lovgivning er effektiv, og at sikkerheden til søs og forebyggelsen af havforurening styrkes i hele Fællesskabet, er det nødvendigt, at denne lovgivning anvendes på et ensartet grundlag. Agenturet skal bidrage med at nå dette mål.

Alle medlemsstaterne, både kyststaterne og dem uden kyststrækning, har interesse i bedre standarder for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Bedre standarder betyder ikke kun renere havområder og kyster, men også sikrere søfart og mindre risiko for tab af skibe, last og menneskeliv.

Hidtil har alle medlemsstaterne anvendt EF-lovgivningen hver for sig, idet Kommissionen har overvåget, om lovgivningen blev gennemført korrekt i medlemsstaternes retssystemer. Da der er tale om et problem, der berører hele Fællesskabet, kræves der i praksis en mere ensartet fremgangsmåde.

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

Agenturet vil beskæftige sig med spørgsmål, der henhører under EF's kompetence, da det skal bistå med gennemførelsen af EF-lovgivningen.

Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

I betragtning af de særlige træk ved Fællesskabets søfartssikkerhedspolitik og behovet for, at denne politik anvendes på en ensartet måde, er en foranstaltning på EF-plan den eneste mulighed for at garantere samme niveau for sikkerhed og forureningsforebyggelse i hele Unionen.

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

Agenturet vil i høj grad bidrage til en korrekt anvendelse af EF-lovgivningen i hele Unionen, til at udvikle god praksis og videreformidle denne til medlemsstaterne og til at styrke Fællesskabets ordning for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Dette vil igen mindske risikoen for havulykker, havforurening og tab af menneskeliv på søen.

Endvidere vil korrekt og ensartet gennemførelse af den gældende lovgivning sikre lige spilleregler, mindske konkurrenceforvridning som følge af de økonomiske fordele, som tilfalder skibe, der ikke opfylder standarderne, og belønne dem, som respekterer spillets regler.

Det er meget vanskeligt at sætte tal på omkostningerne ved at forholde sig passiv. Dette ville for det første indebære, at man vidste, hvor mange ulykker Agenturet ville kunne forhindre. Vi kan imidlertid fastslå, at hvis Agenturet kunne forhindre bare ét alvorligt uheld - som f.eks. ERIKA's forlis, der medførte skader vurderet til 400 mio. € - ville det mere end have dækket dets omkostninger.

Hvilke muligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, forskrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

I betragtning af foranstaltningens formål, kan den kun gennemføres med en forordning. En mindre bindende retsakt ville ikke kunne sikre ensartet og effektiv anvendelse af fællesskabsretten om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. EF's agenturer oprettes sædvanligvis ved en forordning.

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

Som nævnt ovenfor, er det målet en foranstaltning, der er bestemmende for valget af dens form.

5. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

Kapitel I – Mål og opgaver

Artikel 1

I denne artikel hedder det, at der er behov for at oprette et europæisk søfartssikkerhedsagentur, fordi det er nødvendigt at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs i Fællesskabet. I denne artikel gøres det endvidere klart, at Agenturet skal yde medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig bistand til at anvende fællesskabsretten om søfartssikkerhed korrekt, til at overvåge gennemførelsen heraf og til at vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger.

Artikel 2

1. Dette er den centrale artikel, der opstiller de opgaver, Agenturet skal udføre for at opfylde målene i artikel 1.

a) Agenturets skal følge udviklingen i den internationale lovgivning om sikkerhed til søs og holde sig nøje orienteret om forskning på området for søfartssikkerhed og beskyttelse af havmiljøet. På grundlag af disse to aktiviteter eller på grundlag af Agenturets egen sagkundskab skal Agenturet gøre Kommissionen opmærksom på muligheden for at ajourføre fællesskabsretten, så den bevarer sin effektivitet.

b) For at overvåge Fællesskabets ordning for havnestatskontrol skal Agenturet aflægge besøg i medlemsstaterne for at undersøge, hvordan de opfylder deres havnestatskontrolforpligtelser. Sådanne besøg vil være et uhyre nyttigt middel til at udvikle god praksis på området og senere til at videreformidle denne praksis i hele Fællesskabet. På grundlag af de erfaringer, der indhentes både i forbindelse med besøgene i medlemsstaterne og den generelle overvågning af Fællesskabets

havnestatskontrol, vil Agenturet fremsætte forslag til eventuelle forbedringer af havnestatskontrolordningen. Agenturet vil også stille sine erfaringer til rådighed for Kommissionen og deltage i arbejdet i de tekniske organer under Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol.

At sikre, at klassifikationsselskaberne udfører deres arbejde tilfredsstillende, indebærer to ting: tilsyn med disse selskaber for at kontrollere, at de opfylder bestemmelserne i Rådets direktiv 94/57/EF, og bistand med løbende overvågning af deres præstationer inden for sikkerhed og forureningsforebyggelse. Med begge disse opgaver yder Agenturet støtte til Kommissionen og medlemsstaterne.

Agenturet skal bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at sikre korrekt gennemførelse af al den øvrige fællesskabsret om sikkerhed til søs, navnlig med hensyn til sikkerheden ved passagerskibe og udstyr på skibe, herunder Fællesskabets forskrifter om skibsbesætninger.

c) Adgangen til objektive, pålidelige og sammenlignende oplysninger og data om søfartssikkerhed og havforurening er af central betydning for, at Kommissionen og medlemsstaterne kan skærpe de nuværende foranstaltninger og vurdere deres effektivitet. Agenturet skal opstille et kohærent arbejdsprogram, hvor det anvender alle de relevante databaser, for at give Fællesskabet adgang til de ovennævnte oplysninger og data, samtidig med at det undgår at overlappe andre tilsvarende aktiviteter. På grundlag af de indsamlede data skal Agenturet bistå Kommissionen med hver sjette måned at offentliggøre oplysninger om skibe, som har fået anløbsforbud i Fællesskabets havne i medfør af direktivet om havnestatskontrol. På dette grundlag skal Agenturet ligeledes bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at forbedre identifikation og forfølgelse af skibe, der er ansvarlige for ulovlig dumpning.

d) Agenturet skal bistå Kommissionen og medlemsstaterne med overvågning af sejlads og skibsfart. Agenturet skal således lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen som fastsat i Fællesskabets forskrifter om det europæiske skibsfartsindberetningssystem.

e) På transportrådets møde den 26. juni 2000 anmodede transportministrene Kommissionen om at overveje muligheden for at udvikle en europæisk database for søulykker, da dette ville være et vigtigt redskab til at forhindre ulykker i fremtiden og til at udforme nye initiativer baseret på formelle sikkerhedsvurderinger. Agenturet har fået overdraget denne opgave såvel som opgaven med at udforme en fælles metodologi for opklaring af søulykker i Fællesskabet. På grundlag af erfaringerne hermed vil Kommissionen tilbyde at bistå medlemsstaterne med undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker i EU's farvande. En anden vigtig opgave for Agenturet vil bestå i at analysere de foreliggende søulykkesrapporter for at se, hvordan lignende ulykker kan undgås i fremtiden, og videreformidle resultaterne af sin analyse.

f) Agenturet skal spille en aktiv rolle for at sikre en ensartet og effektiv gennemførelse af fællesskabsretten om søfartssikkerhed i hele Fællesskabet. Agenturet skal afholde uddannelseskurser i havnestats- og flagstatsrelaterede emner, eftersom uddannelse anses for at være det første skridt hen imod et harmoniseret fællesskabssystem.

g) Agenturet skal yde ansøgerlandene teknisk bistand med gennemførelsen af fællesskabsretten om sikkerhed til søs. I denne forbindelse skal Agenturet bidrage med at forklare Fællesskabets ordninger for gennemførelse af lovgivningen om sikkerhed til søs og videreformidle god praksis på dette område. Agenturet skal imidlertid kun yde teoretisk bistand og ikke udføre praktiske opgaver i ansøgerlandene, som f.eks. udsende personale, som kan bidrage med at omstrukturere søfartsmyndighederne i disse lande. Endelig skal Agenturet tilrettelægge passende uddannelsesaktiviteter for disse lande.

2. For at sikre, at Fællesskabet har adgang til Agenturets tekniske og videnskabelige ekspertise, så denne kan bruges til kontrol med medlemsstaternes gennemførelse af fællesskabsretten og, når som helst der er behov herfor, til aktiviteter, der ikke udtrykkeligt er fastsat i Agenturets arbejdsprogram, skal Agenturet udføre alle specifikke opgaver, Kommissionen måtte pålægge det. Agenturet kan ikke pålægges opgaver efter anmodning fra en medlemsstat.

Artikel 3

For at opfylde forordningens mål og for at kunne udføre sine opgaver på den bedst mulige måde skal Agenturet aflægge besøg i medlemsstaterne. Agenturets besøg skal navnlig dreje sig om medlemsstaternes opfyldelse af havnestatskontrolforpligtelserne, men også andre aspekter ved gennemførelsen af fællesskabsretten om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Gennem disse besøg vil Agenturet kunne få indblik i arbejdet i medlemsstaternes søfartsmyndigheder og påvise eventuelle mangler i fællesskabssystemet og den praksis, der anvendes af medlemsstaterne. Agenturet vil på grundlag af erfaringerne hermed kunne foreslå mulige forbedringer af det generelle system og, på et senere stadium, videreformidle den bedst mulige praksis. Kommissionen vil gennemgå de rapporter, Agenturet udfærdiger efter hvert enkelt besøg, for at afgøre, om der er behov for opfølgningsforanstaltninger.

Artikel 4

Da Agenturet har til opgave at udvikle og anvende databaser, og da nogle data kan være af personlig art, er det vigtigt at gøre det klart, at oplysninger, der indsamles som led i Kommissionens og Agenturets anvendelse af denne forordning, er underkastet Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger[26].

Kapitel II: Intern struktur og arbejdsgang

Artikel 5

I denne artikel hedder det, at Agenturet er et uafhængigt organ i Fællesskabet. De kompetente myndigheder skal, efter forslag fra Kommissionen, træffe afgørelse om Agenturets beliggenhed senest seks måneder efter vedtagelsen af forordningen. Endvidere hedder det, at Agenturet, efter specifik anmodning fra Kommissionen, kan vedtage at oprette regionale centre i visse medlemsstater, som skal udføre opgaver i tilknytning til overvågning af søfarten og navnlig sikre optimale trafikforhold i

[26] EFT L 281 af 23.11.1995.

følsomme områder, som fastsat i fællesskabsretten om det europæiske skibsfartsindberetningssystem.

Artikel 6

Fællesskabsinstitutionernes personalevedtægter vil også gælde for Agenturets personale. Det forudses, at kun et lille antal af disse medarbejdere vil blive udstationeret af EF-institutionerne på midlertidigt grundlag. Det øvrige personale vil blive ansat midlertidigt og rekrutteret fra medlemsstaternes administrationer eller fra industrien på grundlag af erfaring og kvalifikationer.

Artikel 7

Her hedder det, at Agenturet ligesom De Europæiske Fællesskaber er omfattet af de privilegier og immuniteter, som er fastsat i De Europæiske Fællesskabers protokol vedrørende privilegier og immuniteter.

Artikel 8

Ordningen for Agenturets erstatningsansvar i kontraktforhold og uden for kontraktforhold svarer til den, der gælder for Fællesskabet i henhold til Traktatens artikel 288.

Artikel 9

Det er op til Agenturets bestyrelse at træffe afgørelse om Agenturets sproglige ordning, som bør være af en sådan art, at Agenturet kan arbejde hurtigt og effektivt.

Artikel 10

Denne artikel fastsætter, hvilke beføjelser der skal tillægges bestyrelsen, som er et af Agenturets ledende organer. Blandt dens lederopgaver er udnævnelse af den administrerende direktør, vedtagelse af årsberetningen og arbejdsprogrammet - efter Kommissionens godkendelse - og beslutningstagning i budgetanliggender. Desuden skal den sikre, at Agenturets arbejde præges af den nødvendige gennemsigtighed og neutralitet, og den fastlægger derfor procedurerne for den administrerende direktørs afgørelser.

Artikel 11

Her hedder det, at bestyrelsen skal bestå af fire repræsentanter for Kommissionen, fire repræsentanter for Rådet, fire repræsentanter, der udnævnes af Europa-Parlamentet og fire repræsentanter for industrien, som udnævnes af Kommissionen.

Artikel 12

Her hedder det, at bestyrelsen skal vælge en formand og en næstformand blandt sine medlemmer.

Artikel 13

Denne artikel indeholder bestemmelser om både ordinære og ekstraordinære møder, møder i bestyrelsen, som den administrerende direktør skal deltage i, og som

udenforstående observatører kan overvære. Den administrerende direktør har ikke stemmeret.

Artikel 14

Bestyrelsen træffer sine beslutninger med to tredjedeles flertal, og hvert medlem har én stemme.

Artikel 15

Denne artikel beskriver den administrerende direktørs opgaver og beføjelser. Denne må ikke modtage instruktioner fra nogen regering eller nogen anden organisation. Han skal imidlertid følge instruktioner eller anmodninger om bistand fra Kommissionen i tilknytning til opgaverne i artikel 2. Han er også Agenturets leder og er derfor ansvarlig for budgettets og arbejdsprogrammets udarbejdelse og gennemførelse og for alle personaleanliggender.

Artikel 16

Den administrerende direktør udnævnes, sammen med en eller flere direktører, af bestyrelsen, som har disciplinærmyndighed over dem. Den administrerende direktør udnævnes for en begrænset periode, som kan fornyes.

Artikel 17

Medlemsstaterne og fysiske eller juridiske personer skal have mulighed for at anke afgørelser fra Agenturet, som berører dem direkte og personligt. Afgørelser truffet af den administrerende direktør og af bestyrelsen kan derfor henvises til Kommissionen med henblik på undersøgelse af lovligheden.

Artikel 18

I denne artikel hedder det, at Agenturet skal være åbent for deltagelse af europæiske lande, som har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab, i henhold til hvilke de har vedtaget og anvender fællesskabsretten på det område, der er omfattet af denne forordning.

Kapitel III - Finansieringsbestemmelser

Artikel 19

Agenturets budget vil hovedsagelig blive finansieret gennem tilskud fra Fællesskabet. Agenturets tjenesteydelser (såsom publikationer, undervisning m.v.) kan betales i form af gebyrer.

Agenturets budgetbevilling bør være tilstrækkelig til, at det kan ansætte personale som beskrevet ovenfor, udføre sine opgaver og sikre en hurtig og effektiv arbejdsgang.

Den administrerende direktør skal udarbejde et foreløbigt budgetudkast, der skal vedtages af bestyrelsen og dernæst forelægges Kommissionen, som behandler det efter standardbudgetprocedurerne. EF-traktatens artikel 279 finder anvendelse.

Artikel 20

Her hedder det, at den administrerende direktør er ansvarlig for budgettets gennemførelse. Finanskontrollen varetages af Kommissionens finansinspektør. Revisionsretten skal gennemgå Agenturets regnskab og offentliggøre en årsberetning. Bestyrelsen giver den administrerende direktør decharge for Agenturets budget efter henstilling fra Europa-Parlamentet.

Artikel 21

I henhold til denne artikel skal Agenturet i samarbejde med Kommissionen senest fem år efter indledningen af sine opgaver foretage en uafhængig vurdering af gennemførelsen af denne forordning. På grundlag af resultatet af denne vurdering vil bestyrelsen fremkomme med henstillinger til Kommissionen vedrørende ændringer i denne forordning, i Agenturet og dettes arbejdsmetoder.

Artikel 22

Her hedder det, at bestyrelsen som vejledning for Agenturet med hensyn til budgettets udarbejdelse og gennemførelse skal vedtage en finansforordning efter at have indhentet Kommissionens godkendelse og udtalelse fra Revisionsretten.

Kapitel IV - Afsluttende bestemmelser

Artikel 23

Her hedder det, at selv om forordningen træder i kraft i overensstemmelse med artikel 24, indleder Agenturet først sit arbejde 12 måneder senere, så der er tilstrækkelig tid til dets oprettelse.

Artikel 24

Denne artikel fastsætter tidspunktet for forordningens ikrafttræden.

6. AFSLUTTENDE BETRAGTNINGER

Dette forslag er ledsaget af en finansieringsoversigt. Der er ikke vedlagt nogen konsekvensanalyse, da forslaget ikke har konsekvenser for virksomhederne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen[27],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[28],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[29],

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251[30], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der er vedtaget et stort antal retsakter i Fællesskabet med henblik på at øge sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Denne lovgivning er kun effektiv, hvis den anvendes korrekt og ensartet i hele Fællesskabet. Herved kan man sikre lige spilleregler og mindske konkurrenceforvridning, der opstår, fordi skibe, der ikke følger reglerne, nyder økonomiske fordele, og belønne dem, der overholder reglerne.

(2) Nogle af de opgaver, som nu udføres på fællesskabsplan eller nationalt plan, vil kunne varetages af et specialiseret organ. Der er klart brug for teknisk og videnskabelig støtte og sagkundskab på højt plan til korrekt anvendelse af fællesskabsretten om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs, til overvågning af gennemførelsen heraf og til vurdering af effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Der bør derfor oprettes et europæisk søfartssikkerhedsagentur inden for Fællesskabets nuværende institutionelle rammer og kompetencefordeling.

(3) Med Agenturet oprettes et teknisk organ, der skal give Fællesskabet de nødvendige midler i hænde til effektivt at skærpe reglerne om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Agenturet skal bistå Kommissionen med den løbende opdatering af fællesskabsretten om søfartssikkerhed og skal yde den nødvendige støtte til sikring af, at den gennemføres ensartet og effektivt i hele Fællesskabet. Agenturet skal navnlig hjælpe med at styrke Fællesskabets havnestatskontrolordning og med at kontrollere de klassifikationsselskaber, der er anerkendt på fællesskabsplan.

---

27 EFT C
28 EFT C
29 EFT C
30 EFT C

(4) For at kunne opfylde sit formål bør Agenturet udføre en række andre vigtige opgaver for at forbedre sikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabets farvande. Agenturet skal tilrettelægge passende uddannelsesaktiviteter inden for havnestatskontrol- og flagstatsrelaterede emner. Det skal give Kommissionen og medlemsstaterne objektive, pålidelige og sammenlignelige oplysninger og data om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs, så de kan tage de fornødne initiativer til at skærpe de gældende foranstaltninger og vurdere disses effektivitet. Agenturet skal fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen som fastsat i Fællesskabets forskrifter om det europæiske skibsfartsindberetningssystem. Det skal samarbejde med Kommissionen og medlemsstaterne om opklaring af alvorlige søulykker i Fællesskabets farvande. Det skal stille Fællesskabets knowhow inden for søfartssikkerhed til rådighed for ansøgerlandene og vil være åbent for disses deltagelse.

(5) Agenturet vil fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og udvikle og videreformidle god praksis i Fællesskabet. Dette vil igen bidrage til at forbedre søfartssikkerhedssystemet i Fællesskabet generelt og mindske risikoen for søulykker, havforurening og tab af menneskeliv på søen.

(6) For at Agenturet kan udføre sine opgaver fyldestgørende, bør dets tjenestemænd aflægge besøg i medlemsstaterne for at kontrollere, om Fællesskabets system for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs fungerer korrekt.

(7) Med hensyn til Agenturets ansvar i kontraktforhold, som reguleres i henhold til den lov, der gælder for den af Agenturet indgåede kontrakt, har Den Europæiske Domstol beføjelse til at afsige dom i henhold til voldgiftsklausulen i den pågældende kontrakt. Domstolen har også kompetence i tvister vedrørende skadeserstatning opstået i forbindelse med Agenturets ansvar uden for kontraktforhold.

(8) For at kunne overvåge Agenturets arbejde effektivt skal medlemsstaterne, Kommissionen og Europa-Parlamentet være repræsenteret i en bestyrelse, som har beføjelse til at fastlægge budgettet, kontrollere dets gennemførelse, vedtage passende finansbestemmelser, indføre gennemsigtige arbejdsprocedurer for Agenturets beslutningsproces, godkende Agenturets arbejdsprogram og udpege den administrerende direktør.

(9) Af hensyn til en effektiv arbejdsgang i Agenturet er det nødvendigt, at den administrerende direktør råder over vidtgående uafhængighed og fleksibilitet i tilrettelæggelsen af Agenturets arbejde. I dette øjemed skal den administrerende direktør sikre, at Agenturets arbejdsprogram gennemføres korrekt, hvert år udarbejde et udkast til en årsberetning, der skal forelægges bestyrelsen, opstille overslag over Agenturets indtægter og udgifter og gennemføre budgettet.

(10) For at sikre Agenturet fuld selvstændighed og uafhængighed bør det råde over et selvstændigt budget, hvortil indtægterne hovedsageligt kommer fra et fællesskabsbidrag -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I : FORMÅL OG OPGAVER

Artikel 1
Formål

1. Ved denne forordning oprettes et europæisk søfartssikkerhedsagentur, i det følgende benævnt "Agenturet", som skal sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabet.

2. Agenturet yder medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte og sagkundskab på højt plan for at bistå dem med at anvende fællesskabsretten om søfartssikkerhed korrekt, overvåge gennemførelsen heraf og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger.

Artikel 2
Opgaver

For at sikre, at målene i artikel 1 gennemføres korrekt, udfører Agenturet følgende opgaver:

a) Det bistår Kommissionen med ajourføring af fællesskabsretten om søfartssikkerhed, bl.a. under hensyntagen til udviklingen i den internationale lovgivning på dette område. Denne opgave omfatter analyse af forskningsprojekter på området søfartssikkerhed og beskyttelse af havmiljøet.

b) Det bistår Kommissionen med en effektiv gennemførelse af fællesskabsretten om søfartssikkerhed i hele Fællesskabet. Det skal navnlig:

   1) kontrollere, hvordan Fællesskabets havnestatskontrolordning fungerer, bl.a. ved besøg i medlemsstaterne, og foreslå Kommissionen eventuelle forbedringer på dette område

   2) yde Kommissionen den tekniske bistand den behøver for at deltage i arbejdet i de tekniske organer under Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol

   3) bistå Kommissionen på følgende områder:

      - tilsyn med de klassifikationsselskaber, som allerede er anerkendt eller som skal anerkendes på fællesskabsplan i medfør af Rådets direktiv 94/57/EF

      - med forbehold af direktiv 94/57/EF, løbende kontrol med kvaliteten af de præstationer inden for sikkerhed og forureningsforebyggelse, der ydes af klassifikationsselskaber, som allerede er anerkendt eller skal anerkendes i medfør af Rådets direktiv 94/57/EF

      - løbende kontrol med, om Fællesskabets forskrifter om sikkerheden ved passagerskibe, navnlig Rådets direktiv 98/18/EF og 99/35/EF, gennemføres korrekt

- løbende kontrol med, om Rådets direktiv 96/98/EF om udstyr på skibe gennemføres korrekt

- udførelse af alle andre opgaver, som tillægges Kommissionen i medfør af fællesskabsretten om søfartssikkerhed, herunder om skibsbesætninger.

c) Det forsyner Kommissionen og medlemsstaterne med objektive, pålidelige og sammenlignelige oplysninger og data om søfartssikkerhed, så de på dette grundlag kan træffe de fornødne foranstaltninger til at forbedre sikkerheden til søs og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Disse opgaver omfatter indsamling, registrering og vurdering af tekniske oplysninger om sikkerhed til søs og skibsfart, men også om uforsætlig og forsætlig havforurening, systematisk anvendelse af de bestående databaser, herunder gensidig udveksling af data, og om nødvendigt udvikling af yderligere databaser. På grundlag af de indsamlede data bistår Agenturet Kommissionen med hver sjette måned at offentliggøre oplysninger om skibe, som er blevet nægtet anløbstilladelse i Fællesskabets havne i medfør af direktivet om havnestatskontrol. På samme grundlag skal Agenturet ligeledes bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at fremme identifikation og forfølgelse af skibe, der er ansvarlige for ulovlig dumpning.

d) Det udfører opgaver i forbindelse med overvågning af skibsfarten i medfør af direktiv 2001/xx/EF om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten for at fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen på dette område.

e) Det udvikler i samarbejde med Kommissionen og medlemsstaterne en fælles metodologi for opklaring af søulykker i Fællesskabet, støtter medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker i farvande henhørende under medlemsstaternes suverænitet og analyserer de foreliggende søulykkesrapporter.

f) Det tilrettelægger passende uddannelsesforanstaltninger inden for havnestats- eller flagstatsrelaterede emner.

g) Det yder ansøgerlandene teknisk støtte til gennemførelse af fællesskabsretten om søfartssikkerhed. Denne opgave omfatter tilrettelæggelse af passende uddannelsesforanstaltninger.

2. Til udførelsen af de opgaver, der er omhandlet i litra a), b), d) og g), handler Agenturet kun efter anmodning fra Kommissionen. Agenturet kan alt efter omstændighederne udføre andre specifikke opgaver, dog udelukkende efter anmodning fra Kommissionen.

Artikel 3
Besøg i medlemsstaterne

1. For at udføre sine opgaver aflægger Agenturet besøg i medlemsstaterne. Medlemsstaternes myndigheder letter arbejdet for Agenturets personale for at sikre, at besøgene forløber tilfredsstillende. Agenturets tjenestemænd har beføjelse til:

a) at gennemgå dossierer, oplysninger, rapporter og alle andre dokumenter vedrørende gennemførelsen af Fællesskabets forskrifter om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs

b) at tage kopi af disse dossierer, oplysninger, rapporter og andre dokumenter eller dele heraf

c) at kræve mundtlige forklaringer på stedet

d) at få adgang til alle lokaler, arealer eller transportmidler.

2. Agenturet oplyser den berørte medlemsstat om det planlagte besøg, de udsendte tjenestemænds identitet og datoen for besøgets begyndelse. De tjenestemænd ved Agenturet, der får til opgave at udføre disse besøg, udøver deres beføjelser efter at have forelagt en afgørelse fra Agenturets administrerende direktør med en beskrivelse af formålet med besøget.

3. Ved afslutningen af hvert besøg udfærdiger Agenturet en rapport, som den sender til Kommissionen.

Artikel 4
Formidling og beskyttelse af oplysninger

1. Oplysninger, der indsamles af Kommissionen og Agenturet som led i anvendelsen af denne forordning, er omfattet af Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger[31].

2. Tjenestemænd og andre ansatte ved Agenturet må ikke, selv efter at deres hverv er ophørt, afsløre oplysninger, som er af en sådan art, at de er omfattet af tjenstlig tavshedspligt, navnlig oplysninger om foretagender, disses forretningsforbindelser og omkostninger.

KAPITEL II : INTERN STRUKTUR OG ARBEJDSGANG

Artikel 5
Retlig status, hjemsted og regionale centre

1. Agenturet er et fællesskabsorgan. Det har status som juridisk person.

2. Agenturets hjemsted afgøres af de kompetente myndigheder efter forslag fra Kommissionen senest seks måneder efter denne forordnings vedtagelse.

3. Agenturet har i hver enkelt medlemsstat den videstgående rets- og handleevne, som vedkommende stats lovgivning tillægger juridiske personer. Efter anmodning fra Kommissionen kan Agenturet, med samtykke fra de berørte medlemsstater, beslutte at oprette regionale centre, som skal varetage opgaver i forbindelse med overvågning af skibsfarten og navnlig sikre optimale trafikforhold i følsomme områder, som fastsat i direktiv 2001/xx/EF om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten.

4. Agenturet repræsenteres af sin administrerende direktør.

---

[31] EFT L 281 af 23.11.1995.

Artikel 6
Personale

1. Agenturets personale er omfattet af de regler og forskrifter, der gælder for tjenestemænd og øvrige ansatte ved De Europæiske Fællesskaber. Bestyrelsen fastsætter i samråd med Kommissionen de fornødne gennemførelsesbestemmelser.

2. Med forbehold af artikel 16 udøver Agenturet over for sine ansatte de beføjelser, vedtægten og ansættelsesvilkårene for øvrige ansatte tillægger ansættelsesmyndigheden.

3. Agenturets personale består dels af EF-tjenestemænd, der udstationeres af EF-institutionerne og ansættes ved Agenturet som midlertidigt ansatte, dels af andre medarbejdere, som ansættes af Agenturet.

Artikel 7
Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers Privilegier og Immuniteter gælder for Agenturet og dettes personale.

Artikel 8
Erstatningsansvar

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende kontrakt.

2. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til voldgiftsbestemmelser i de af Agenturet indgåede aftaler.

3. For så vidt angår ansvar uden for kontraktforhold skal Agenturet i overensstemmelse med de almindelige retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, erstatte skader, forvoldt af dets afdelinger eller af dets ansatte under udførelsen af deres hverv.

4. Domstolen har kompetence til at afgøre tvister vedrørende de i stk. 3 omhandlede skadeserstatninger.

5. De ansattes personlige ansvar over for Agenturet fastsættes i den vedtægt eller i de ansættelsesvilkår, der gælder for dem.

Artikel 9
Sprog

1. Agenturets sprogordning fastsættes af Agenturets bestyrelse.

2. De oversættelsestjenester, Agenturets virksomhed kræver, leveres af Oversættelsescenteret for Den Europæiske Unions Organer.

Artikel 10
Bestyrelsens oprettelse og beføjelser

1. Agenturet har en bestyrelse.

2. Bestyrelsen:

   a) udnævner den administrerende direktør på grundlag af artikel 16

   b) vedtager hvert år inden den 31. marts Agenturets almindelige beretning for det foregående år og sender den til Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet

   c) vedtager hvert år inden den 30. oktober efter Kommissionens godkendelse Agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til medlemsstaterne, Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet

   d) vedtager Agenturets endelige budget inden regnskabsårets begyndelse, idet den om nødvendigt justerer det i overensstemmelse med Fællesskabets bidrag og Agenturets øvrige indtægter

   e) opstiller procedurer, den administrerende direktør kan træffe sine afgørelser efter

   f) udfører sine opgaver i forbindelse med Agenturets budget i overensstemmelse med artikel 19, 20 og 22

   g) udøver disciplinærmyndighed over den administrerende direktør og de i artikel 15, stk. 3, omhandlede direktører.

Artikel 11
Bestyrelsens sammensætning

Bestyrelsen består af fire repræsentanter for Kommissionen, fire repræsentanter for Rådet, fire repræsentanter for Europa-Parlamentet, fire repræsentanter for de mest berørte erhvervssektorer, der udpeges af Kommissionen, og disses suppleanter. Mandatperioden er fem år. Den kan fornyes én gang.

Artikel 12
Bestyrelsens formandskab

1. Bestyrelsen vælger blandt sine medlemmer en formand og en næstformand. Næstformanden afløser formanden, når denne er forhindret i at udføre sit hverv.

2. Formandens og næstformandens mandatperiode er tre år og udløber, når deres medlemskab af bestyrelsen ophører. Denne mandatperiode kan fornys én gang

Artikel 13
Møder

1. Bestyrelsen indkaldes til møde af formanden.

2. Agenturets administrerende direktør tager del i drøftelserne. Han deltager ikke i afstemningen.

3. Bestyrelsen afholder ordinært møde en gang om året. Den træder desuden sammen på formandens initiativ eller efter anmodning fra Kommissionen eller en tredjedel af medlemsstaterne.

4. Bestyrelsen kan indbyde observatører til at overvære sine møder.

Artikel 14
Afstemning

1. Bestyrelsen træffer sine beslutninger med to tredjedeles flertal.

2. Hvert medlem har en stemme.

Artikel 15
Den administrerende direktørs opgaver og beføjelser

1. Agenturet ledes af den administrerende direktør, som hverken må søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller noget andet organ. Han skal imidlertid udføre alle instruktioner eller anmodninger om bistand fra Kommissionen i relation til de i artikel 2 nævnte opgaver.

2. Den administrerende direktør har følgende opgaver og beføjelser:

   a) Den administrerende direktør forbereder arbejdsprogrammet og forelægger det for bestyrelsen efter godkendelse fra Kommissionen. Han træffer de nødvendige bestemmelser til at gennemføre arbejdsprogrammet. Han efterkommer alle anmodninger om bistand fra Kommissionen.

   b) Den administrerende direktør træffer afgørelse om besøg som fastsat i artikel 3, efter forudgående samtykke med Kommissionen.

   c) Den administrerende direktør tager alle nødvendige skridt, herunder vedtagelse af interne administrative instrukser og offentliggørelse af bekendtgørelser, for at sikre, at Agenturets virksomhed er i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser.

   d) Den administrerende direktør indfører en effektiv overvågningsordning, således at Agenturets resultater kan sammenholdes med de opstillede mål. På dette grundlag udarbejder den administrerende direktør hvert år et udkast til den almindelige beretning og forelægger det for bestyrelsen. Han indfører regelmæssig evaluering baseret på anerkendte faglige standarder.

   e) Den administrerende direktør udøver beføjelserne i artikel 6, stk. 2, over for de ansatte.

   f) Den administrerende direktør udarbejder overslag over Agenturets indtægter og udgifter i overensstemmelse med artikel 19 og gennemfører budgettet i overensstemmelse med artikel 20.

3. Den administrerende direktør kan bistås af en eller flere direktører. Hvis den administrerende direktør er fraværende eller uarbejdsdygtig, træder en af direktørerne i hans sted.

Artikel 16
Udnævnelse af den administrerende direktør

1. Den administrerende direktør udnævnes af bestyrelsen efter forslag fra Kommissionen. Bestyrelsen har beføjelse til at afskedige den administrerende direktør efter forslag fra Kommissionen.

2. Den administrerende direktørs mandatperiode er fem år. Den kan fornys én gang.

Artikel 17
Kontrol af lovligheden

1. Enhver handling fra Agenturets side kan af medlemsstater, medlemmer af bestyrelsen eller af tredjeparter, der er direkte og personligt berørt heraf, henvises til Kommissionen med henblik på kontrol af den pågældende handlings lovlighed. Sagen skal forelægges Kommissionen inden 15 dage fra den dag, hvor den pågældende part fik kendskab til den omtvistede handling. Kommissionen træffer afgørelse inden for en måned. Træffer Kommissionen ikke afgørelse inden for denne frist, er det ensbetydende med afvisning af klagen.

2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder kun personalespørgsmål.

Artikel 18
Tredjelandes deltagelse

1. Tredjelande, som har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab, der indebærer, at de har indført og anvender fællesskabsretten på de områder, der omfattes af denne forordning, kan deltage i Agenturet.

2. Efter de relevante bestemmelser i disse aftaler træffes der dispositioner, bl.a. med angivelse af arten og omfanget af samt de nærmere regler for disse landes deltagelse i Agenturets arbejde, herunder også bestemmelser om finansielle bidrag og personale.

KAPITEL III : FINANSIERINGSBESTEMMELSER

Artikel 19
Budget

1. Agenturets indtægter udgøres af:

   – et bidrag fra Fællesskabet

   – gebyrer for publikationer, uddannelse og andre tjenester, som leveres af Agenturet.

2. Agenturets udgifter omfatter personale, administration, infrastruktur og driftsudgifter.

3. Den administrerende direktør udarbejder et overslag over Agenturets indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår og forelægger det for bestyrelsen sammen med en stillingsfortegnelse.

4. Indtægter og udgifter skal balancere.

5. Bestyrelsen vedtager senest den 31. marts et budgetforslag og sender det til Kommissionen, som på dette grundlag opstiller de relevante overslag i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget, som den forelægger Rådet og Europa-Parlamentet i henhold til traktatens artikel 272.

6. Bestyrelsen vedtager Agenturets budget og tilpasser det om nødvendigt efter Fællesskabets bidrag.

Artikel 20
Gennemførelse af og kontrol med budgettet budget

1. Den administrerende direktør gennemfører Agenturets budget.

2. Kontrollen med alle Agenturets udgiftsforpligtelser og deres betaling og med alle dets indtægters faktiske tilstedeværelse og indbetaling foretages af Kommissionens finansinspektør.

3. Senest den 31. marts hvert år forelægger den administrerende direktør Kommissionen, bestyrelsen og Revisionsretten de detaljerede regnskaber over det foregående regnskabsårs indtægter og udgifter.

   Revisionsretten reviderer disse regnskaber i overensstemmelse med traktatens artikel 248. Den offentliggør hvert år en beretning om Agenturets virksomhed.

4. Europa-Parlamentet giver på bestyrelsens anbefaling Agenturets administrerende direktør decharge for budgettets gennemførelse.

Artikel 21
Evaluering

1. Senest fem år efter indledningen af Agenturets virksomhed foretager Agenturet i samarbejde med Kommissionen en uafhængig evaluering af gennemførelsen af denne forordning.

2. Med evalueringen vurderes det, hvilken virkning denne forordning, Agenturet og dets arbejdsform har haft for skabelsen af et højt niveau for søfartssikkerhed. Bestyrelsen præciserer opgaven nærmere med Kommissionens samtykke.

3. Resultaterne af evalueringen forelægges bestyrelsen, som fremsætter henstillinger til Kommissionen med henblik på ændringer i denne forordning, Agenturet og dets arbejdsform. Både resultaterne af evalueringen og henstillingerne offentliggøres.

Artikel 22
Finansieringsbestemmelser

Bestyrelsen vedtager med Kommissionens godkendelse og efter udtalelse fra Revisionsretten Agenturets finansforordning, som bl.a. skal indeholde procedurerne for opstilling og gennemførelse af Agenturets budget i overensstemmelse med artikel 142 i finansforordningen for Den Europæiske Unions almindelige budget.

KAPITEL IV : AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 23
Indledning af Agenturets virksomhed

Agenturet indleder sin virksomhed senest tolv måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

Artikel 24
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

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

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*
[…]	*[…]*

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur.

2. BUDGETPOST

Der oprettes en ny budgetpost under afsnit B2-7 "Transport".

3. RETSGRUNDLAG

EF-traktaten: artikel 80, stk. 2.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur oprettes for at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed i Fællesskabet.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens fornyelse

Foranstaltningen har ubegrænset varighed (årligt bidrag).

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Udgifter, som ikke er obligatoriske

5.2 Opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART:

Tilskud fra Fællesskabet til udligning af Agenturets udgifter og indtægter (jf. det følgende).

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (forholdet mellem de enkelte og de samlede omkostninger)

(1) Agenturets forventede udvikling

Agenturets opbygning og udformning, således som den fremgår af forordningsforslaget, bygger på alle berørte parters ønske om at få oprettet et hurtigt

arbejdende og effektivt organ, der kan behandle de sider af søfartssikkerheden, der er omfattet af denne forordning.

Agenturet oprettes i tre faser.

De første seks måneder er en overgangsperiode, hvor Agenturet kun tager sig af administrative opgaver såsom leje af lokaler, ansættelse af en del af det nødvendige personale og installering af det nødvendige udstyr. Det udarbejder desuden på den administrerende direktørs foranledning en passende forretningsorden for gennemførelsen af sine opgaver.

I løbet af det andet år, som udgør den anden fase, skal Agenturet begynde at opfylde de mål og opgaver, der er fastsat i denne forordning.

I løbet af det tredje år, som udgør den tredje fase, skal Agenturet kunne opfylde alle sine mål og opgaver.

Agenturet kan således ventes at være fuldt arbejdsdygtigt på 30 måneder, så det kan påtage sig alle sine opgaver i løbet af 2005.

(2) Overslag over omkostningerne (for et fuldt funktionsdygtigt Agentur i 2005):

a) Menneskelige ressourcer

i) Fuldtidsansatte

Agenturets personale vil dels bestå af tjenestemænd udstationeret af EF-institutionerne og ansat ved Agenturet som midlertidigt ansatte, dels medarbejdere, der ansættes af Agenturet.

Under hensyntagen til behovet for at sikre Agenturet et varigt, kvalificeret og tilstrækkeligt personale, vil det blive ansat på grundlag af midlertidige, fornyelige kontrakter, så der sikres en stadig fornyelse med personale, der er på højde med den seneste forskriftsmæssige, juridiske og teknologiske udvikling inden for søfartssikkerhed.

(For at sikre tætte forbindelser mellem Agenturet og Kommissionen forudses det, at Kommissionen vil stille et mindre antal ansatte til rådighed).

Det nødvendige personale anslås til 55 ansatte[32] (se tabellen i det følgende). Denne vurdering bygger på en sammenligning med andre lignende organer, med forslaget om oprettelse af Luftfartssikkerhedsagenturet og med de særlige opgaver, der tildeles Søfartssikkerhedsagenturet.

De samlede årlige udgifter til fuldtidsansatte anslås til 5,9 mio. € på grundlag af Kommissionens gennemsnitlige personaleomkostninger på 0,108 mio. € om året, iberegnet bygninger og dertil knyttede administrationsudgifter (post, telekommunikation, IT ...).

TABEL: Overslag over menneskelige ressourcer - fordeling på virksomhedsområde og kategori

[32] De fleste medarbejderne ansættes midlertidigt i overensstemmelse med reglerne i Kommissionens personalevedtægt.

2004	I alt	A	B	C	D
Administration[33]	14	3	4	5	2
-Ledelse (den administrerende direktør og 2 sekretærer).	3	1	0	2	
-Menneskelige og finansielle ressourcer	8	1	3	2	2
-information	3	1	1	1	
Agenturets opgaver:	41[34]	24	10	7	
- Ajourføring af fællesskabsretten om søfartssikkerhed under hensyntagen til udviklingen i den internationale lovgivning. Analyse af forskningens stade inden for søfartssikkerhed.	7	4	2	1	
- Opgaver i forbindelse med havnestatskontrol og uddannelsesaktiviteter på dette område.	7	4	2	1	
- Kontrol med klassisfikationsselskaber.	5	3	1	1	
- Bistand til Kommissionen med gennemførelsen af dennes opgaver i forbindelse med lovgivningen om søfartssikkerhed.	9	6	2	1	
- Indsamling af oplysninger om søfartssikkerhed og skibsfart samt udnyttelse af databaser.	5	2	2	1	
- Udformning af en fælles metodologi for opklaring af søulykker og samordning af opklaringsarbejdet.	4	2	1	1	
- Bistand til ansøgerlandene	2	1		1	
- Miljø: Analyse af forskningens stade på havmiljøområdet, teknisk bistand til Kommissionen i forbindelse med den europæiske og internationale lovgivning på dette område.	2	2			
I alt	55	27	14	12	2

b) Udgifter til inventar[35]

Udgifterne til inventar bliver betydelige i Agenturets oprettelsesfase (første år), men vil aftage gradvis. Der påregnes et beløb på 260 000. € i det første år og 100 000. € i de følgende to år. dvs. i alt 360 000 €. Í 2005 og derefter vil udgifterne til inventar beløbe sig til 80 000 €.

c) Driftsomkostninger

33 Herunder Agenturets administrerende direktør og 2 sekretærer.

34 Herunder 2 kontorchefer.

35 Disse overslag er baseret på forslaget om EASA, beregnet på grundlag af Søfartssikkerhedsagenturets menneskelige ressourcer og særlige opgaver.

Disse udgifter omfatter konferencer, undersøgelser, oversættelser og offentliggørelse. De kan opdeles således:

– Oversættelse: De årlige udgifter hertil anslås til 50 000 € ud fra en stykpris på 79 € pr. side, dvs. ca. 600 sider (årsberetning, eventuelle undersøgelser, referater fra arbejdsmøder, informationsbrochurer).

– Offentliggørelse: Agenturet offentliggør sin almindelige beretning, informationsdokumenter og tekniske dossierer på papir og på Internettet.. Udgifterne til offentliggørelse anslås til 120 000 €.

– udvikling af databaser: Agenturet skal oprette databaser med oplysninger om søfartssikkerhed. Ud over anskaffelse af PC'er, som dækkes af udgifterne til inventar, skal der, ifølge en foreløbig vurdering, udvikles tre databaser, hvortil der skal skabes en edb-infrastruktur og udvikles applikationer. Udgifterne til en server og et databaseforvaltningssystem kan anslås til 100 000 €. Udgifterne til udvikling af en applikation kan være stærkt varierende, men ligger på nuværende tidspunkt i GD TREN på mellem 100 000 og 200 000 €. I betragtning heraf kan det i den første fase anslås, at der til udvikling af databaser behøves et budget på 500 000 €.

– Undersøgelser: Et af Agenturets arbejdsopgaver er at følge forskningsaktiviteterne inden for søfartssikkerhed. Hertil vil der i visse tilfælde være behov for tekniske undersøgelser. Et overslag på 500 000. € forekommer rimeligt i betragtning af det arbejde, der skal udføres og dets høje tekniske niveau.

– Workshops og konferencer: Det kan til videreudvikling af forskrifterne på søfartssikkerhedsområdet og til gennemførelse af uddannelsesaktiviteter være nødvendigt at afholde workshops og konferencer. De samlede udgifter kan anslås det 150 000 €.

De samlede driftsudgifter beløber sig til 1 300 000 €[36].

d) Rejseomkostninger

Agenturets arbejdsopgaver, bl.a. besøg i havnestater, kontrol med klassifikationsvirksomhederne, tilpasning af lovgivningen i ansøgerlandene, men også kontakter mellem Agenturet og Kommissionen, indebærer rejsevirksomhed i og uden for Unionen (transport og opholdsudgifter). Rejseudgifterne anslås til 250 000 €[37]

3) Indtægter

---

36 I tabellen nedenfor "omkostningernes fordeling efter aktivitetstype" er de samlede driftsudgifter og udgifterne til inventar fordelt på antallet af medarbejdere ansat til hver aktivitetstype.

37 Disse overslag er beregnet på grundlag af de faktiske gennemsnitlige omkostninger til tjenesterejser (transport og ophold) i GD TREN, både i og uden for Unionen, og på grundlag af det anslåede antal tjenesterejser for hvert af Agenturets arbejdsopgaver. I beregningerne ovenfor er der ikke taget hensyn til følgerne af Agenturets fremtidige placering.

Agenturets indtægter består af bidraget fra Fællesskabets budget og af gebyrer som omhandlet i artikel 17 i forordningen om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur.

Fællesskabets tilskud:

Fællesskabets tilskud skal dække de mål og opgaver, det har pålagt Agenturet, som anført i artikel 1 og 2 i forordningen om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur.

7.2 Omkostningernes fordeling

a) efter aktivitetstype (i €)

Aktivitet	Fuldtids-ansatte	Udgifter til inventar	Rejse-udgifter	Drifts-udgifter	I alt
Administration **(14 ansatte)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Ajourføring af fællesskabsretten, analyse af forskningens stade inden for søfartssikkerhed **(7 ansatte)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Opgaver i forbindelse med havnestatskontrol og uddannelse på dette område **(7 ansatte)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Opgaver i forbindelse med kontrol med klassifikationsselskaber **(5 ansatte)**	540 000	7272	60 000	120 000	728 000
Bistand til Kommissionen med dennes opgaver inden for søfartssikkerhed **(9 ansatte)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Indsamling af oplysninger om søfartssikkerhed og søfart, udnyttelse af	540 000	7272	12 500	120 000	680 000

databaser **(5 ansatte)**					
Fælles metodologi og samordning af opklaringsaktiviteter i forbindelse med søulykker **(4 ansatte)**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Bistand til ansøgerlandene **(2 ansatte)**	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Miljø **(2 ansatte)**	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
I alt	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (afrundet til 7 600 000)**

b) efter udgiftstype

Forpligtelsesbevillinger i € (nuværende priser)

Post	2002	2003 / 2004	2005 og derefter
Personaleomkostninger	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Inventar	260 000	100 000	80 000
Driftsomkostninger:	325 000	800 000	1 300 000
rejseomkostninger	60 000	180 000	250 000

Samlede omkostninger	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Bidrag fra Unionens budget[38]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Forfaldsplan for forpligtelser og betalinger

Fællesskabets bidrag betales som engangsydelse en gang om året.

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Der forudses følgende særlige kontrolforanstaltninger:

8.1 For Agenturet

Den administrerende direktør skal gennemføre Agenturets budget. Han forelægger hvert år de detaljerede regnskaber over alle indtægter og udgifter i det foregående regnskabsår for Kommissionen, bestyrelsen og Revisionsretten. Desuden vil Kommissionens interne revisionstjeneste bistå Agenturet med den økonomiske forvaltning ved at overvåge risici og overholdelse af bestemmelserne og ved at afgive en uafhængig udtalelse om forvaltningens og kontrolsystemernes kvalitet og fremsætte henstillinger om forbedring af transaktionernes effektivitet og sikre, at der holdes hus med Agenturets midler.

Agenturet vedtager sine finansregler efter at have modtaget Kommissionens og Revisionsrettens godkendelse. Agenturet opretter en intern revisionsordning svarende til den, Kommissionen har indført i forbindelse med sin egen strukturomlægning.

8.2 Samarbejde med OLAF

Det personale, som er omfattet af Kommissionens personalevedtægt, samarbejder med OLAF for at bekæmpe svig.

8.3 Revisionsretten

Revisionsretten gennemgår regnskaberne i overensstemmelse med traktatens artikel 248 og offentliggør hvert år en rapport om Agenturets virksomhed.

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

De specifikke mål for Agenturet som beskrevet i forordningsforslaget er at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau i Fællesskabet for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs. Endvidere vil Agenturet yde medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig bistand og sagkundskab på højt niveau med henblik på ensartet og effektiv anvendelse af fællesskabsretten om søfartssikkerhed,

[38] I forbindelse med bidraget fra fællesskabsbudgettet skal der tages hensyn til Agenturets eventuelle indtægter som følge af dets uddannelses- og publikationsaktiviteter. Der er imidlertid kun tale om et beskedent beløb i forhold til Agenturets samlede budget, og det kan ikke beregnes nøjagtigt på indeværende tidspunkt.

kontrol med gennemførelsen heraf og vurdering af effektiviteten af de gældende foranstaltninger.

De opgaver, Agenturet skal udføre, vil have betydning for sikkerheden for personer og gods, der transporteres ad søvejen i Fællesskabets farvande, samt for miljøet.

De vil ligeledes berøre ansatte og organer i søfartssektoren, idet de mindsker den konkurrenceforvridning, som skyldes de økonomiske fordele for skibe, der ikke opfylder reglerne, mens de skibe, der overholder reglerne, belønnes.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Fællesskabet har i de seneste år vedtaget et stort antal forskrifter for at øge sikkerheden og forebygge forurening i forbindelse med søfarten.

Olietankeren ERIKA's forlis i december 1999 med deraf følgende forurening af ca. 400 km kyststrækning gav anledning til betydelig harme i den offentlige mening i Europa. Gentagne ulykker af denne art, følgerne heraf for miljøet og den åbenbare manglende formåen til at sætte en stopper herfor har i høj grad sænket befolkningens tolerancetærskel.

Europa-Parlamentet og Rådet for Generelle Anliggender har anmodet Kommissionen om, at reglerne om søfartssikkerhed på fællesskabsplan skærpes betydeligt.

Som led i en samlet strategi for søfartssikkerhed foreslår Kommissionen efter anmodning fra Europa-Parlamentet, at der oprettes et søfartssikkerhedsagentur, som skal bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at anvende og kontrollere fællesskabsretten og med at vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger.

Agenturet skal bistå Kommissionen med ajourføringen af fællesskabsretten om søfartssikkerhed, bl.a. under hensyntagen til udviklingen i den internationale lovgivning på dette område.

Agenturet skal overvåge arbejdsgangen i Fællesskabets havnestatskontrolordning og bistå Kommissionen med at føre tilsyn med de klassifikationsselskaber, der er anerkendt på fællesskabsplan. Agenturet skal ligeledes stå for uddannelsesaktiviteter vedrørende havnestatskontrol og flagstatskontrol.

Agenturet skal forsyne Kommissionen og medlemsstaterne med pålidelige, objektive og sammenlignelige oplysninger om søfartssikkerhed, så de kan træffe de nødvendige foranstaltninger for at forbedre sikkerheden til søs og vurdere aktiviteten af de gældende foranstaltninger.

Agenturet skal, i samarbejde med Kommissionen og medlemstaterne, udforme en fælles metodologi for opklaring af søulykker i Fællesskabet, bistå medlemsstaterne med disses opklaring af alvorlige søulykker i Fællesskabets farvande og foretage en analyse af de foreliggende søulykkesrapporter.

Endelig vil oprettelsen af et europæisk søfartssikkerhedsagentur fremme skabelsen af et partnerskab mellem medlemsstaterne og udbredelse af den bedst mulige praksis i Fællesskabet.

Dette vil bidrage til at styrke hele søfartssikkerhedssystemet i Fællesskabet, både ved at mindske risikoen for søulykker, havforurening og tab af menneskeliv på søen.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Overvågningen og evalueringen af Agenturet vil finde sted på grundlag af en årlig beretning over det forløbne år, som vedtages af Agenturets bestyrelse, og arbejdsprogrammet for det kommende år, som begge vil blive sendt til medlemsstaterne, Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet (artikel 10 i forordningsudkastet). Agenturets indsats vil blive genstand for regelmæssige, omfattende evalueringer i overensstemmelse med Fællesskabets praksis og standarder.

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

Agenturets oprettelse skulle ikke give Kommissionen øgede udgifter. Det arbejde, der nu udføres af Kommissionen, vil blive afløst af overvågning og opfølgning af Agenturets aktiviteter.

10.1 Virkning på antallet af stillinger

Ikke relevant.

10.2 Samlet finansiel virkning af personaleforøgelser

Ikke relevant.

10.3 Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af foranstaltningen, bl.a. udgifter til udvalgsmøder og ekspertgrupper

Ikke relevant.