EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 6.12.2000
KOM(2000) 802 slutlig

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

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

OM EN ANDRA OMGÅNG GEMENSKAPSÅTGÄRDER AVSEENDE SJÖSÄKERHET TILL FÖLJD AV OLJETANKFARTYGET ERIKAS FÖRLISNING

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om upprättandet av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten och om därmed förbundna åtgärder

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå

(framlagda av Komissionen)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

OM EN ANDRA OMGÅNG GEMENSKAPSÅTGÄRDER AVSEENDE SJÖSÄKERHET TILL FÖLJD AV OLJETANKFARTYGET ERIKAS FÖRLISNING

Oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 ledde till att utformningen av en europeisk politik för sjösäkerhet tog en ny vändning. Redan tre månader efter olyckan, nämligen den 21 mars 2000, antog kommissionen ett meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss, vilket innehöll en rad förslag till konkreta åtgärder för att förhindra nya olyckor av den här typen.

Europeiska rådet i Biarritz önskade ett snabbt antagande av det första åtgärdspaketet och uppmanade kommissionen att snarast möjligt föreslå en andra omgång åtgärder som komplement till de tre lagförslag som lades fram den 21 mars 2000.

I- Sammanfattning av de åtgärdsförslag som granskas av rådet och Europaparlamentet

- En betydande ändring av det befintliga direktivet om hamnstatskontroll för att **utöka kontrollerna i hamnarna**, som för närvarande är otillräckliga. De viktigaste inslagen i detta förslag är att fartyg som inte uppfyller normerna vägras tillträde (genom en svartlistning av fartyg som inte längre får trafikera vatten i Europeiska unionen) och att inspektionerna av s.k. riskfartyg, t.ex. oljetankfartyg, utökas. Dessa förändringar innebär att det kommer att behövas mer personal för att utföra hamnkontrollerna i medlemsstaterna.

- En ändring av det befintliga direktivet om **klassificeringssällskap**, till vilka medlemsstaterna delegerar en stor del av sina kontrollbefogenheter. Ändringen syftar allmänt till att skärpa kontrollen av dessa sällskaps verksamhet.

- Ett förslag till förordning som syftar till ett generellt **förbud mot oljetankfartyg med enkelskrov** enligt en tidsplan som bygger på den som tillämpas av USA. Detta skulle göra det möjligt att påskynda övergången till oljetankfartyg med dubbelskrov, som ger bättre skydd mot utsläpp vid en olycka. Enligt tidsplanen skall dubbelskrov vara obligatoriskt för de flesta kategorier av oljetankfartyg år 2010.

Vid transportministrarnas senaste möte den 2 oktober påpekade kommissionen att man inte fick låta en urvattning av förslaget få till följd att antalet potentiella riskfartyg som underställs obligatorisk utökad inspektion i Europeiska unionens hamnar halveras, vilket skulle bli fallet om ordförandeskapets kompromiss antas.

Beträffande förslaget till förordning om **oljetankfartyg med dubbelskrov** resulterade ett gemensamt initiativ inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i oktober 2000 i ett stöd för en revidering av gällande internationella regler. IMO planerar att anta åtgärder av den typ som Europeiska unionen önskar i april 2001. Rådet bör därför anta en gemensam ståndpunkt vid sitt möte den 21 december för att se till att en gemenskapslagstiftning träder i kraft före IMO:s regler, som kan dröja flera år.

Gemenskapsinstitutionerna måste påskynda sitt arbete, om Europeiska rådet vid sitt möte i Nice i slutet av året skall kunna enas om dessa tre texter. Till följd av kemikalietankfartyget

Ievoli Suns förlisning den 31 oktober 2000 har både rådets och Europaparlamentets ordförande än en gång begärt att antagandet av dessa åtgärder påskyndas.

II - En andra omgång åtgärder för att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss

1. Åtgärder för att förbättra säkerheten vid sjötransporter och förhindra förorening från fartyg

Säkerheten vid sjötransporter i europeiska vatten är en avgörande fråga: 90 % av handeln mellan Europeiska unionen och tredje land sker sjövägen. Olycksrisken på grund av trafikkoncentrationen längs de viktigaste farlederna i Europa är särskilt hög i vissa områden där trafiken sammanstrålar, t.ex. Pas de Calais eller Gibraltar sund. Miljökonsekvenserna av en olycka till sjöss, som kan inträffa även utanför områden med hög trafikkoncentration (vilket var fallet med Erika), kan få förödande konsekvenser för de berörda medlemsstaternas ekonomi och miljö.

Även sedan det första åtgärdspaketet antagits kan undermåliga fartyg undgå kontroller i Europeiska unionen. Dessutom är direktiv 93/75/EEG, om anmälningsskyldighet för fartyg som fraktar farligt eller förorenande gods, i dess nuvarande form inte tillräckligt för att kunna identifiera och noga övervaka fartyg, särskilt inte de fartyg som passerar i transittrafik utanför de europeiska kusterna. Europeiska unionen måste därför skaffa sig möjligheter att bättra övervaka och kontrollera den trafik som passerar utanför dess kuster och att ingripa mer effektivt när allvarliga situationer uppstår till sjöss.

Förslaget innehåller föreskrifter för att bland annat

- förbättra identifieringen av fartyg som trafikerar EU-hamnar och övervakning av all transittrafik i tättrafikerade eller för sjöfarten farliga områden samt skyldighet för dessa fartyg att vara utrustade med transpondersystem så att de kan identifieras automatiskt och övervakas kontinuerligt av kustbevakningsmyndigheten,

- utvidga anmälningsskyldigheten i direktiv 93/75/EEG till att gälla även annat farligt eller förorenande gods och framför allt bränslen från bränsletankar ombord, som är särskilt förorenande,

- förenkla och harmonisera förfaranden för överföring och användning av uppgifter avseende sådant farligt eller förorenande gods som fartygen transporterar, bland annat systematiskt utnyttjande av elektroniskt datautbyte (EDI),

- införa en skyldighet för fartyg som anlöper gemenskapshamnar att vara utrustade med en svart låda (eller färddator) för att underlätta utredningen av olyckor och därigenom bidra till en bättre politik för att förhindra olyckor till sjöss; Kravet på svarta lådor kommer att bli obligatoriskt tidigare och i större omfattning (lastfartyg och fartyg i inrikestrafik) än vad som krävs enligt IMO:s normer,

- främja utvecklingen av gemensamma databaser och upprättandet av ett nätverk bestående av de centraler som enligt direktivet har till uppgift att förvalta de mottagna uppgifterna.

- säkerställa en bättre övervakning av fartyg som utgör en särskilt stor risk för sjösäkerheten och miljön och införa en skyldighet att sprida uppgifter om dessa fartyg till andra medlemsstater, så att dessa, i förekommande fall, snabbare kan

upptäcka farliga situationer och vidta förebyggande åtgärder gentemot fartygen i fråga.

- ge medlemsstaterna ökade befogenheter att ingripa, i den mån de är kuststater, om olycksrisk föreligger eller kusterna hotas av förorening (territorialvatten och det fria havet); Medlemsstaterna kommer därmed att kunna beordra ett fartyg som utgör ett hot mot kusterna att vända om, anmoda befälhavaren att undanröja en föroreningsrisk, skicka personal för en bedömning ombord eller beordra lotsning eller bogsering av fartyget,

- anmoda medlemsstaterna att vidta åtgärder så att fartyg i nödsituation kan uppsöka nödhamn samt förbjuda fartyg att lämna hamn vid extraordinära väderförhållanden som innebär en allvarlig säkerhets- eller miljörisk.

2. Förbättring av de befintliga systemen för ansvar och ersättning för skada vid förorening

Redan på sjuttiotalet utformades, inom ramen för IMO, internationella konventioner om ansvar och ersättning för skada vid förorening från tankfartyg.

Kommissionens förslag kompletterar det befintliga internationella tvåstegssystemet i fråga om ansvarighet och ersättning för skada vid förorening från tankfartyg genom att en kompletterande europeisk fond skapas, COPE-fonden, i syfte att ersätta dem som drabbas av oljekatastrofer i europeiska vatten. Ersättning från COPE-fonden kommer endast att betalas till drabbade vilkas fordringar bedöms vara berättigade och som inte kunnat erhålla någon fullständig ersättning inom ramen för det internationella systemet på grund av de alltför lågt satta ersättningstaken. Dessa tak uppgår för närvarande till 200 miljoner euro.

Den ersättning som beviljas genom COPE-fonden kommer alltså att vara baserad på samma principer och regler som tillämpas i det befintliga internationella systemet, med den skillnaden att ersättningstaket kommer att ligga på en nivå som anses tillräcklig för alla förutsägbara katastrofer, nämligen en miljard euro. COPE-fonden skulle därmed kunna användas för att snabbare ersätta dem som drabbats av förorening fullt ut.

Fonden kommer att finansieras av de europeiska bolag som tar emot oljan. Varje person i en medlemsstat som tar emot mer än 150 000 ton råolja och/eller tung eldningsolja per år måste betala ett bidrag till fonden i proportion till den oljemängd som mottagits.

COPE-fonden träder in endast då en olycka inträffar i Europeiska unionens vatten och det högsta ersättningstak som gäller för den internationella ersättningsfonden för skada orsakad av förorening genom olja överskrids eller riskerar att överskridas. Så länge dessa villkor inte är uppfyllda kommer COPE-fonden inte att kräva in några bidrag.

Utöver de bestämmelser om ansvarighet som beskrivits ovan innehåller förslaget till förordning också en artikel om ekonomiska sanktioner vid grov vårdslöshet som skall kunna tillämpas på varje person som är delaktig i transporter av olja till sjöss. Påföljden skall beslutas av medlemsstaterna utan hänsyn till systemet för ansvarighet och ersättning och påverkas således inte av en eventuell ansvarighetsbegränsning.

3. <u>En europeisk sjösäkerhetsbyrå</u>

Inom loppet av några år har omfattande lagstiftning införts på sjösäkerhetsområdet. Medlemsstaterna måste tillämpa dessa bestämmelser på ett effektivt och enhetligt sätt, bland

annat genom en tillnärmning av förfaranden och praxis för inspektioner i hamnarna och teknisk kontroll av fartygen och genom rekrytering av ett betydande antal inspektörer, eftersom antalet riskfartyg som faktiskt kontrolleras torde öka från cirka 700 under 1999 till 6 000 när de av kommissionen föreslagna bestämmelserna träder i kraft.

Inrättandet av en europeisk byrå för sjösäkerhet bör stödja kommissionens och medlemsstaternas arbete i fråga om tillämpning och övervakning av gemenskapslagstiftningen och utvärdering av de åtgärder som vidtagits. Byrån kommer att sysselsätta ett femtiotal personer, som i huvudsak rekryteras från de nationella sjöfartsmyndigheterna och från sjöfartsnäringen.

Kommissionen föreslår i sitt förslag att byrån, som till sin organisation i stor utsträckning liknar byrån för luftfartssäkerhet, skall ha bland annat följande uppgifter:

- Tekniskt bistånd vid utarbetandet av förslag till ändring av gemenskapslagstiftningen, med hänsyn framför allt till utvecklingen av internationella föreskrifter.

- Inspektioner på plats i medlemsstaterna av de omständigheter under vilka hamnstaternas kontroll av fartyg sker.

- Anordnande av lämpliga utbildningsinsatser.

- Informationsinsamling och förvaltning av databaser om sjösäkerhet, i syfte att bland annat möjliggöra för kommissionen att upprätta en s.k. svart lista över fartyg som inte uppfyller normerna. Alla uppgifter kommer att vara tillgängliga för medlemsstaternas inspektörer, som därmed får omedelbar tillgång till samtliga uppgifter om ett visst fartyg och kan besluta om kvarhållande av fartyget om så krävs.

- Uppdrag i anslutning till övervakningen av sjöfarten och förvaltningen av trafikinformation.

- Bedömningar och revisioner av klassificeringssällskap.

- Medverkan i eller samordning av verksamhet i anslutning till de utredningar som görs efter en olycka till sjöss.

- Bistånd till kandidatländerna i syfte att fastställa hur sjöfartsadministrationerna i dessa länder fullgör sina skyldigheter i egenskap av flaggstater och hamnstater.

****

SLUTSATSER

Ovan nämnda åtgärder kompletterar det första åtgärdspaketet och utgör en sammanhängande enhet som borde bidra till en avsevärd förbättring av sjösäkerheten i Europeiska unionens vatten och hamnar. Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att anta de tre lagförslag som bifogas detta meddelande snarast möjligt, så att förslagen snabbt kan omsättas i konkreta åtgärder.

MOTIVERING

FÖRSLAGETS BAKGRUND, SYFTE OCH INNEHÅLL

Bakgrund

1. Alltsedan samarbetet på sjösäkerhetsområdet inleddes 1993[1] har gemenskapens politik konkretiserats genom antagandet av ett femtontal förordningar och direktiv som syftar till att göra fartygen säkrare, förbättra säkerheten för deras besättning och passagerare samt på ett effektivare sätt förebygga förorening av haven.

Erikas förlisning den 13 december 1999 har visat att det fortfarande finns en risk för olyckor till sjöss utanför Europas kuster och att sådana olyckor kan få allvarliga konsekvenser, särskilt ur miljösynpunkt. Den 21 mars 2000, tre månader efter denna olycka, antog Europeiska kommissionen ett meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss, vilket omfattade en övergripande strategi samt ett antal förslag till konkreta åtgärder för att undvika att liknande olyckor inträffar i framtiden. De kortsiktiga åtgärder som kommissionen föreslog i detta meddelande måste kompletteras med ytterligare åtgärder för att på ett varaktigt sätt förbättra skyddet av europeiska vatten mot risken för olyckor och föroreningar till sjöss. De åtgärder som aviserats på medellång sikt rör sjösäkerheten, en förbättrad reglering av ansvarighet och ersättning för skador som orsakas av oavsiktlig förorening samt inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Dessa åtgärder fastställdes vid Europeiska rådets möte i Biarritz den 14 oktober 2000, på grundval av kommissionens rapport av den 27 september 2000 om gemenskapens strategi i fråga om sjösäkerhet[2].

2. Europa, och särskilt Atlantkusten har drabbats av flera svåra olyckor där oljefartyg varit inblandade (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea m.fl.). Förutom de direkta olycksorsakerna, som kan vara många, kan man inte bortse från att de ofta ogynnsamma väder- och sjöförhållandena, den ojämna kustlinjen och den täta trafiken i vissa farleder utgör en riskfaktor. Oavsiktliga föroreningar och ständiga driftsrelaterade utsläpp är dessutom ofta förekommande (särskilt vid Atlantkusten) och de är särskilt skadliga för miljön och det lokala näringslivet eftersom den europeiska kusten är synnerligen rik på känsliga biotoper och resurser som har samband med havet (t.ex. fiske och turism). I detta avseende kan den europeiska kusten nästan i sin helhet betraktas som ett känsligt område som det är nödvändigt att skydda. Erikas förlisning har visat att en olycka som förorsakas av ett enda oljefartyg kan få svåra ekonomiska följder, även om det rör sig om ett fartyg av måttlig storlek, och i detta fall har de ersättningsberättigande skadorna beräknats uppgå till mer än 300 miljoner euro.

3. Både på det internationella planet och inom gemenskapen finns en rad tekniska bestämmelser om fartygens konstruktion, stabilitet och utrustning, om besättningens utbildning samt om levnads- och arbetsförhållanden ombord. Utan sådana bestämmelser skulle det inträffa betydligt fler olyckor till sjöss. Oavsett hur bra säkerhetsnormerna är, går det emellertid aldrig att reducera olycksrisken i europeiska vatten till noll, särskilt med tanke på att alla berörda inte tillämpar normerna lika strängt. Den statistik som fastställs i det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Parisavtalet) visar att det fortfarande är vanligt att man vid inspektioner upptäcker brister som är så allvarliga att de motiverar flera

---

[1] Meddelande från kommissionen av den 24 februari 1993: "För en gemensam sjösäkerhetspolitik", KOM(93) 66 slutlig.

[2] KOM 2000 (603) slutlig, 27.9.2000.

hundra kvarhållanden av fartyg per år. För att komma till rätta med bekvämlighetsflaggade fartyg räcker det således inte med enbart hamnstatskontroll. Hamnstatskontrollen har dessutom en brist som man inte kan bortse från: kontrollerna genomförs endast när fartyget ligger i hamn. Trots att det utvecklas allt bättre urvalsverktyg, t.ex. prioriteringsfaktorn, kan det ändå hända att en del fartyg lyckas undgå inspektion under en viss tid. Således trafikeras farvattnen utanför medlemsstaternas kuster varje dag av åtskilliga fartyg i dåligt skick som utgör en uppenbar säkerhets- och miljörisk, utan att denna risk uppdagas och utan att kuststaten känner till att dessa fartyg befinner sig där.

Varken hamnstatskontrollen eller de säkerhetsregler som gäller för flaggstaten räcker för att en stat skall kunna gardera sig mot olycksrisken eller risken för att dess kust förorenas. För att skydda sin befolkning, ekonomi och miljö mot de möjliga svåra följderna av en olycka till sjöss är det viktigt att kuststaterna uppbådar de resurser som är nödvändiga för att övervaka och kontrollera transittrafiken utanför sina kuster.

Utvecklingen på det internationella planet

4. Villkoren för utövandet av övervakning och kontroll av sjöfarten har utvecklats mycket under de senaste åren, både på det juridiska och tekniska planet.

I Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 fastställs en behörighetsfördelning mellan kust-, flagg- och hamnstaterna vilken i stor utsträckning slår vakt om principen om fri sjöfart, men som jämfört med tidigare lagstiftning innebär en klar utvidgning av kuststaternas befogenheter. Det är i första hand för att bekämpa föroreningsrisken som kuststaterna fått ökade befogenheter, både när det gäller sitt eget territorialvatten och sin exklusiva ekonomiska zon (i förekommande fall).

5. Sedan dess har den internationella rätten utvecklats mycket, bland annat genom upprepade ändringar av SOLAS-konventionen (konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss). Kapitel V i SOLAS-konventionen, som handlar om sjötrafiksäkerheten, är för närvarande föremål för en översyn. Det nya kapitel V kommer att innehålla detaljerade bestämmelser bland annat om

– systemen för trafikorganisation (ny regel 10), som syftar till att förbättra säkerheten i känsliga områden med särskilt tät eller besvärlig trafik, och som kan utgöras av trafikseparationssystem, områden som skall undvikas, farleder på djupt vatten etc.,

– rapporteringssystemen (ny regel 11), som innebär att fartygen skall vara skyldiga att anmäla att de tänker passera genom ett visst område, varvid de skall lämna vissa upplysningar till de kustmyndigheter som har till uppgift att ta emot sådana rapporter.

– sjötrafiktjänsterna (VTS; ny regel 12), som erbjuder fartygen navigations- och väderleksinformation i områden där detta är motiverat med hänsyn till trafiktätheten eller olycksrisken. Dessa tjänster kan om nödvändigt kompletteras med stödtjänster eller trafikorganisationstjänster.

SOLAS-konventionens regler kompletteras på dessa punkter med resolutioner som på ett ingående sätt beskriver principerna för dessa tjänster och system och de tillämpningsföreskrifter som gäller för dem.

6. Det senaste årtiondet kännetecknas av en rad viktiga framsteg när det gäller kommunikations- och positionsbestämningsteknik samt teknik för fartygsövervakning. Här

kan särskilt nämnas utvecklingen av positionsbestämning via satellit och utvecklingen inom elektronik- och telematikområdet. En av de viktigaste nyheterna är utan tvekan de system för automatisk identifiering av fartyg eller transpondrar som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) från och med 2002 kommer att göra obligatoriska ombord på fartyg på mer än 300 ton. En av fördelarna med denna teknik, när den används mellan fartyg och land, är att det rör sig om en "passiv" teknik som inte kräver något aktivt ingripande ombord och som därför i stor utsträckning kan avlasta befälhavaren. Datatekniken har avsevärt underlättat och optimerat kustcentralernas övervakning av fartyg, särskilt genom en förbättrad radarbildbehandling, och den gör det också möjligt att snabbt sprida information på elektronisk väg.

Utvecklingen inom Europeiska gemenskapen

7. Överbelastningen av de europeiska vatten och de stora risker som är förknippade med sjöfart där ledde till att medlemsstaterna för ett tjugotal år sedan började inrätta system för att organisera trafiken i de viktigaste farlederna som används för trafik till eller från europeiska hamnar. Dessa system, som godkänts av IMO, har bidragit till att minska risken för kollisioner eller andra olyckor utanför de europeiska kusterna.

Utvecklingen av obligatoriska rapporteringssystem är av senare datum, eftersom rapporteringen innan SOLAS-konventionen ändrades 1994 byggde på ett frivilligt deltagande av fartyg i transittrafik. Idag har flera frivilliga eller obligatoriska rapporteringssystem godkänts av IMO, särskilt längs Atlantkusten och i Engelska kanalen som är särskilt utsatta eller ekologiskt känsliga områden. Det är vanligt att hamnrapporter används. Det innebär att fartygen på förhand underrättar respektive hamn om att de tänker anlöpa den (i allmänhet flera dagar före beräknad ankomstdag för att reservera kajplats) och bekräftar sin ankomst 24 eller 48 timmar innan de anlöper hamnen.

Fartygsrörelserna i flertalet europeiska hamnar och deras insegling kontrolleras av hamnarnas VTS, som på så sätt bidrar till hamntjänstförvaltningens effektivitet och till säkerheten i och runt hamnområdet. Utbyggnaden av VTS längs kusterna svarar mot behovet av bättre övervakning av transittrafiken i vissa områden där detta är motiverat på grund av trafiktätheten.

Det bör understrykas att de olika uppgifter som beskrivs ovan ofta sköts av en och samma myndighet på land. En och samma central, exempelvis en VTS, kan inom sitt täckningsområde ta emot fartygsrapporter och svara för trafikövervakningen i ett trafikseparationssystem, samt handha andra sammanhörande uppgifter, till exempel organisera sök- och räddningsinsatser till sjöss.

8. Vad gäller situationen på gemenskapsplanet måste flera punkter betonas.

Först och främst finns det en ramlagstiftning:

- Syftet med direktiv 93/75/EEG, som antogs i september 1993 ("Hazmat-direktivet"), är att se till att de nationella myndigheter som svarar för att begränsa följderna av en olycka till sjöss har tillgång till erforderlig information. Befälhavare och fartygsoperatörer är därför skyldiga att till de behöriga myndigheter som utsetts av medlemsstaterna lämna vissa uppgifter om farligt eller förorenande gods ombord på fartyget. Myndigheterna är skyldiga att utbyta information sinsemellan när detta är nödvändigt av säkerhetsskäl.

- I december 1993 antogs ett förslag till direktiv med beteckningen Eurorep. Direktivet utgör en uppföljning till direktiv 93/75/EEG, där ett anmälningssystem inrättas för fartyg med

farligt eller förorenande gods som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar. Det främsta syftet med Eurorep-direktivet är att utvidga anmälningsskyldigheten enligt direktiv 93/75/EEG till fartyg i transittrafik utanför gemenskapens kuster. Eurorep-förslaget mottogs positivt av Europaparlamentet, men stötte på visst motstånd när det diskuterades i rådet, och det har nu legat på rådets bord ända sedan 1994 utan att en gemensam ståndpunkt kunnat antas.

- I rådets beslut av den 25 februari 1992 om radionavigationssystem för Europa föreskrivs att navigationshjälpmedel skall byggas ut i det europeiska havsområdet, främst genom en utvidgning av det landbaserade radionavigationssystemet Loran-C. Detta system bidrar till genomförandet av EU:s navigationspolitik för alla transportsätt och särskilt till utvecklingen av det satellitbaserade navigationsnätet Galileo.

- Ett direktiv från rådet av den 21 december 1978 syftar till att garantera att de fartyg som önskar lotshjälp på Nordsjön och i Engelska kanalen har möjlighet att anlita tillräckligt kvalificerade långlotsar.

- Ett av syftena med Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet är att inrätta ett trafikledningss- och informationsnät för sjöfarten, för att sörja för en hög nivå på sjöfartens säkerhet och effektivitet samt på miljöskyddet i havsområden som hör till gemenskapens medlemsstater. Genom detta system kan gemenskapen ge ekonomiskt stöd till olika trafikledningss- och informationsprojekt för sjöfarten (bland annat till VTS). Även andra gemenskapsmedel kan användas till utvecklingen av infrastrukturer eller trafikledningss- och informationssystem för sjöfarten (t.ex. ERUF och sammanhållningsfonden).

Det har vidtagits en rad åtgärder för att underlätta genomförandet av gemenskapslagstiftningen och kommissionen har bland annat tagit initiativet till ett samförståndsavtal mellan flera medlemsstater om inrättande av ett nät för elektroniskt datautbyte (EDI) mellan medlemsstaternas myndigheter för genomförandet av direktiv 93/75/EEG (för närvarande har fem medlemsstater ingått detta avtal och ytterligare tre kan komma att ansluta sig inom kort). Detta projekt finansieras med medel från det transeuropeiska transportnätet. Det Phare-projekt om tidiga varningssystem i Östersjön som avslutades 1999 kan komma att leda till att liknande initiativ tas av flera stater runt Östersjön.

Resultat av genomförandet av direktiv 93/75/EEG

9. Direktiv 93/75/EEG, det så kallade "Hazmat-direktivet", är i kraft sedan 1995. Kommissionen har idag en relativt god bild av genomförandet av detta direktiv, tack vare information från flera olika källor: genom granskning av den nationella genomförandelagstiftningen, information som erhållits direkt från medlemsstaterna, kontakter med näringslivet och resultat av olika undersökningar som genomförts för kommissionens räkning.

Man kan i huvudsak dra följande slutsatser:

- Det system som införts genom direktivet är inte tillräckligt klart och begripligt för omvärlden och ofta relativt okänt bland befälhavare och redare, särskilt utanför Europeiska unionen.

- Den skyldighet som åligger fartygsoperatören att, innan fartyget avgår från en hamn utanför gemenskapen, tillhandahålla vissa uppgifter tillämpas inte på rätt sätt. Anmälan

görs ofta när fartyget redan lämnat hamnen och lämnas ibland endast till destinationshamnen i enlighet med de lokala regler som gäller för denna (t.ex. 48 eller 24 timmar före ankomsten). Det är också vanligt att anmälan inkommer för sent när den görs från en avresehamn i Europeiska unionen.

- Det är ibland förknippat med problem att tillhandahålla uppgifter om lasten, särskilt eftersom de överföringsmöjligheter som står till buds, t.ex. per fax, inte lämpar sig för överföring av stora datamängder.

- I direktivet fastställs varken något harmoniserat förfarande eller i vilken form överföringen och utbytet av uppgifter skall ske, och detta gör att systemet i sin helhet inte fungerar så bra och effektivt som man skulle kunna önska.

- Det saknas en tydlig definition av "behöriga myndigheter" och följaktligen har det inte heller klart fastställts vilket ansvar dessa myndigheter skall ha. Det är särskilt i hamnarna som man känner av problemen, eftersom hamnmyndigheterna inte nämns i direktivet.

- Den offentliggjorda förteckningen över behöriga myndigheter uppdateras inte regelbundet och är inte lätt att få tillgång till.

- De uppgifter som lämnas i enlighet med direktivet arkiveras i de flesta fall av mottagaren tills en olycka inträffar, men saknar annars användning. De uppgifter som samlas in utnyttjas således inte.

Syftet med ett nytt gemenskapsinitiativ

10. Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att de medel som idag står till buds fortfarande är otillräckliga för att förebygga riskerna för olyckor och förorening på grund av att undermåliga fartyg trafikerar europeiska farvatten.

Det främsta syftet med direktiv 93/75/EEG är att begränsa de eventuella miljökonsekvenserna av en olycka till sjöss. De befintliga systemen för trafikövervakning och trafikledning har en begränsad geografisk räckvidd; de är inriktade på de viktiga områden där trafiken strålar samman och kan egentligen inte användas om det inträffar ett tillbud utanför deras radar- eller radiotäckning. Det enda verkligt effektiva system som gemenskapen har tillgång till för att förhindra att undermåliga fartyg (som seglar under tredje lands flagg) framförs i europeiska farvatten förefaller vara hamnstatskontrollen. Det är emellertid definitionsmässigt ett otillförlitligt system (endast en del av trafiken täcks in), och det minskar inte den risk som ett (ännu) icke inspekterat fartyg utgör när det framförs utanför Europas kuster.

En annan begränsning hänger samman med det otillräckliga samarbetet mellan de parter som förfogar över information om trafiken: VST, kustbevakning, hamnmyndigheter m.fl. har tillgång till information om trafiken som ofta är exakt, men informationen utnyttjas inte eftersom den inte är gemensam eller för att den inte sprids på ett effektivt sätt.

I den rapport som kommissionen lade fram vid toppmötet i Biarritz angav den de grundläggande principerna i sina nya förslag om navigationssäkerheten i europeiska vatten:

– Utökad skyldighet till förhandsanmälan för fartyg som skall segla in i europeiska vatten.

– Förbättrade förfaranden för överföring och användning av uppgifter om farligt gods, bland annat genom rutinmässigt utnyttjande av elektroniskt datautbyte (EDI).

– Införande av krav på att fartyg som trafikerar gemenskapsvatten skall vara utrustade med automatiska identifieringssystem (eller transpondrar), enligt den tidsplan som fastställts av IMO, för att göra det lättare för de behöriga myndigheterna att identifiera och övervaka fartygen vid kusterna.

– Utbyggnad av gemensamma databaser och inrättande av ett nätverk för de centraler som ansvarar för behandlingen av uppgifter som inhämtas med stöd av direktivet i syfte att få en mer komplett bild av trafiken, och särskilt då transittrafiken, i europeiska vatten.

– Strängare övervakning av fartyg som utgör en risk, särskilt för sjösäkerheten och miljön.

– Ökade befogenheter för kuststaterna att ingripa om olycksrisk föreligger eller deras kuster hotas av förorening.

11. De eftersträvade målen är alltför omfattande för att kunna uppnås genom en enkel ändring av direktiv 93/75/EEG. Kommissionen lägger därför fram ett förslag till en ny rättsakt, där målen från direktiv 93/75/EEG ingår men som samtidigt går längre: förebyggande av oavsiktliga och driftsrelaterade utsläpp till sjöss, ledning och övervakning av sjöfarten, strängare kontroll av vissa fartyg som betraktas som en risk, ökade möjligheter att ingripa när det föreligger en risk för miljön och sjösäkerheten, underlättande av sök- och räddningsinsatser till sjöss etc.

Åtgärder för övervakning och ökad navigationssäkerhet i europeiska vatten

12. Kommissionen föreslår att vissa metoder eller vissa regler som tillämpas av medlemsstaterna ges en rättslig grund för att därigenom öka deras effektivitet och i förekommande fall göra det möjligt för medlemsstaterna att senare tillgripa ett lämpligt påföljdssystem om dessa skyldigheter inte fullgörs. Enligt förslaget skall följande bli obligatoriskt:

- Förhandsanmälan innan ett fartyg anlöper en europeisk hamn.

- Obligatorisk rapportering till de rapporteringssystem som inrättats av medlemsstaterna och som godkänts av IMO.

- Utnyttjande av de sjötrafiktjänster och system för trafikorganisation som godkänts av IMO.

Genom dessa åtgärder är det möjligt att garantera att alla fartyg som omfattas av direktivet och som trafikerar europeiska vatten eller anlöper europeiska hamnar identifieras, följer tillämpliga sjöfartsregler och lämnar sådan information till kustmyndigheterna som är viktig i händelse av en nödsituation till sjöss, och detta oavsett om de transporterar farligt eller förorenande gods eller ej.

13. Informationens innehåll grundas på ett minimum av harmonisering: den omfattar endast vissa väsentliga uppgifter (fartygets beteckning, position, destination etc.), eftersom

vissa andra uppgifter (fartygstyp, dräktighet etc.) enkelt kan erhållas från andra källor, t.ex. från databasen Equasis som innehåller uppgifter om fartygens skick. De uppgifter som skall lämnas för att uppfylla minimikraven är desamma som de som i allmänhet krävs enligt de obligatoriska rapporteringssystem som redan används, dock med undantag av följande uppgifter som tillkommer genom det föreliggande förslaget:

– Antalet personer ombord. Enligt direktiv 93/75/EEG föreligger en skyldighet att lämna uppgifter om antalet besättningsmedlemmar ombord. Detta har emellertid visat sig vara olämpligt och otillräckligt, dels därför att man inte tar hänsyn till andra personer än besättningen som eventuellt befinner sig ombord, och dels eftersom skyldigheten endast gäller fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods. Det har också visat sig att dessa uppgifter, när de integreras i ett databehandlingssystem om fartygslasten, inte är till någon direkt nytta för de berörda myndigheterna på land (särskilt inte för de centraler som samordnar sök- och räddningsinsatser till sjöss). Hädanefter skall dessa uppgifter lämnas under färd till kustcentralerna, som kan använda dem på bästa sätt.

– Syftet med adressuppgiften är att tillsynsmyndigheterna skall kunna komma i kontakt med de personer som har tillgång till exakta uppgifter om fartygets last. Detta är av stort värde i händelse av en olycka eller incident där ett fartyg som transporterar farliga eller förorenande ämnen är inblandat, särskilt när det rör sig om ett fartyg i transittrafik som inte är på väg till en hamn i gemenskapen (i det fallet har inga myndigheter i medlemsstaterna någon information om lasten).

– Uppgifter måste lämnas om typen och mängden av bunkerbränsle. Olja som transporteras i fartygsbunkrar utgör en icke försumbar föroreningsrisk (vissa fartyg kan transportera tusentals ton olja) och det är produkter som är ytterst svåra att sanera i händelse av ett utsläpp och som ibland har betydande toxiska verkningar. Det är således viktigt att kustmyndigheterna har tillgång till uppgifter som gör att de bättre kan bedöma de möjliga konsekvenserna av en olycka till sjöss.

14. Syftet med förslaget är att förbättra de förebyggande åtgärderna och öka förståelsen för olycksorsakerna. För att kunna genomföra en effektiv strategi för att förebygga olyckor till sjöss krävs bättre kunskaper om trafikflödet och om kapaciteten att identifiera och övervaka fartyg som utgör säkerhets- eller miljörisker. Uppnåendet av denna målsättning kommer i fortsättningen att underlättas genom inrättandet av automatiska identifieringssystem, s.k. **transpondrar**, som gör det möjligt att kontinuerligt övervaka fartyg som befinner sig i kustvattnen. För att förstå de faktorer som ligger bakom en olycka och för att därefter utarbeta fortsatta sjösäkerhetsåtgärder är det också viktigt att noga analysera orsakerna till olyckor som inträffar till sjöss. Sådana utredningar, som hittills ofta varit både långa, komplicerade och dyra, kommer hädanefter att underlättas väsentligt genom införandet av **"svarta lådor"** liknande dem som används inom flyget. "Svarta lådor" kan också förväntas bidra till att förebygga olyckor (särskilt sådana som beror på den mänskliga faktorn), eftersom det faktum att det finns en svart låda ombord torde utgöra ett incitament för besättningen att handla mer vaksamt och ansvarsfullt vid driften av fartyget. Dessa olika tekniska förbättringar diskuteras för närvarande inom IMO, särskilt inom ramen för översynen av kapitel V i SOLAS-konventionen. Kommissionen anser emellertid att införandet av sådana åtgärder i Europeiska unionen måste påskyndas och utvidgas, särskilt för de fartygskategorier som inte omfattas av de internationella bestämmelserna.

Först och främst gäller det att göra de nya bestämmelserna om **transpondrar** i SOLAS obligatoriska och i synnerhet att komplettera dem och påskynda deras införande för de fartyg

som inte omfattas av den nya SOLAS-regeln, dvs. i första hand för fartyg på mer än 300 bruttoregisterton som inte går i internationell trafik. En sådan utvidgning är i linje med det initiativ som kommissionen redan tagit för att öka säkerheten inom andra sektorer av sjösäkerheten. För att garantera en enhetlig säkerhetsnivå i europeiska vatten är det nödvändigt att kräva att fartyg som används för cabotagetrafik inom gemenskapen uppfyller normer som är åtminstone lika stränga som de normer som gäller för fartyg i internationell trafik.

Förslaget innehåller också ett krav på att fartyg skall vara utrustade med en **svart låda** (färdskrivare eller VDR – Voyage Data Recorders) enligt samma modell som används inom flyget. Det faktum att en bestämmelse om denna utrustning nu införs i kapitel V i den omarbetade SOLAS-konventionen visar att den är viktig för helhetssynen på sjösäkerheten, även om det inte är fråga om någon navigationsutrustning i egentlig mening eftersom den är avsedd att användas vid utredningar efter olyckor. Genom direktiv 1999/35/EG blev det obligatoriskt att ha en svart låda ombord på roro-passagerarfartyg och höghastighets-passagerarfartyg som används i reguljär trafik till eller från en hamn i gemenskapen. Med tanke på att denna utrustning är viktig för att man skall kunna analysera olycksorsaker och öka sjösäkerheten, anser kommissionen att det är absolut nödvändigt att redan nu göra den nya regel 20 i kapitel V i SOLAS om svarta lådor obligatorisk på alla passagerarfartyg samt på andra kategorier av fartyg, oavsett om de används i internationell trafik eller ej.

Inrättande av ett anmälningssystem avseende fartyg som fraktar farligt eller förorenande gods.

15. I förslaget återfinns de viktigaste bestämmelserna från direktiv 93/75/EEG; bestämmelserna har ändrats med hänsyn till de erfarenheter som gjorts i fråga om det direktivet och den rättsliga och tekniska utvecklingen på det internationella planet.

Ett av de största problemen med direktiv 93/75/EEG är svårigheten att på ett effektivt och inte allför kostsamt sätt hantera alla uppgifter avseende lasten, vilka ofta kan vara mycket omfattande. Ett försök att förbättra den rådande situationen i någon större utsträckning måste därför först och främst inriktas på att förbättra metoderna för spridning av dessa uppgifter.

Genom de nya bestämmelserna införs därför tanken att det skall vara möjligt att bevara uppgifterna om lasten så nära källan som möjligt (ett slags "vilande" system); uppgifterna skall i princip bara användas i undantagsfall. Kommissionen föreslår ett flexiblare förfarande för anmälan av dessa uppgifter, som skulle kunna anmälas, beroende på vad medlemsstaten önskar, antingen till en utvald behörig myndighet, enligt gällande direktiv 93/75/EEG (för de länder som vill behålla den redan upprättade strukturen), eller till en hamnmyndighet, som då ansvarar för att dessa uppgifter är tillgängliga för de behöriga nationella myndigheterna dygnet runt om så behövs. Det är först när det sker en olycka som de nationella myndigheterna har anledning att begära uppgifter från hamnarna. Det sistnämnda förfarandet innebär en effektivare och mindre kostsam förvaltning av systemet för de medlemsstater som väljer att gå tillväga på det viset.

Direktivsförslaget bör också leda till en harmonisering av metoderna för överföring av dessa uppgifter. För närvarande kan uppgifterna anmälas på vilket sätt som helst. Ofta sker överföringen av lastuppgifter, framför allt i mindre hamnar, via fax, vilket betyder att myndigheterna måste lagra en betydande mängd dokument i pappersformat.

Flera stora europeiska hamnar har reagerat på detta problem och de ekonomiska förluster som är förknippade med en sådan åldersdiger lagringsmetod och har beslutat att tvinga fartygen att

anmäla uppgifter på elektronisk väg, närmare bestämt med hjälp av elektroniskt datautbyte (EDI). Kommissionens förslag innebär en generalisering av elektronisk överföring av uppgifter avseende lasten (dvs. med hjälp av dator, med uteslutande av fax) i syfte att undanröja behandlingen av papperkopior, som minskar effektiviteten i systemet. För att undvika att olika standarder tillämpas inom gemenskapen föreslås det också att endast de lämpliga Edifact-format som anges i en bilaga till direktivet används vid elektroniska EDI-överföringar.

Vidare bör den undantagsordning som fastställs i direktiv 93/75/EEG för reguljär trafik med vissa bestämda överfartstider mjukas upp. Överfartstidvillkoret är inte längre nödvändig i och med att bolaget i fråga har inrättat ett system varigenom upplysningar om last av farligt gods vid behov kan överföras utan dröjsmål till den behöriga myndigheten.

16. Det bör till sist påpekas att artikel 8 i direktiv 93/75/EEG, som rör diverse skyldigheter vid lotsning, inte har tagits med i det nya direktivet av följande skäl:

- Erfarenheterna av tillämpningen av direktivet visar att skyldigheten för befälhavaren att fylla i en kontrollista och överlämna denna till lotsen sällan respekteras, delvis därför att det inte alltid är rimligt att förvänta sig att befälhavaren själv skall ange skriftligen vilka fel hans eget fartyg har. Den utökade hamnstatskontroll som infördes genom direktiv 95/21/EG gör nämnda kontrollista onödig.

- Punkt 2 i artikel 8 är onödig eftersom bestämmelsen återfinns i artikel 13 i direktiv 95/21/EG.

Interventionsåtgärder///Ingripande och övervakning av farliga fartyg

17. Direktiv 93/75/EEG innehåller bestämmelser om fartygs skyldighet att informera om olyckor och tillbud till sjöss och om de åtgärder som medlemsstaterna kan vidta, men på grund av den definition av termen "fartyg" som görs i direktivet gäller bestämmelserna endast fartyg som fraktar farligt eller förorenande gods till eller från gemenskapshamnar.

Det främsta målet med kommissionens förslag är därför att utvidga dessa bestämmelser till att omfatta alla fartyg, oavsett om de fraktar farligt och förorenande gods eller inte och oavsett om de anlöper en gemenskapshamn eller inte.

I förslaget specificeras under vilka omständigheter befälhavaren på ett fartyg skall vara skyldig att anmäla tillbudet till kustmyndigheterna. Med tillbud avses de situationer som beskrivs i OMI:s resolution A.851(20) om fartygsrapporter, men också sådan förorening eller dumpning av gods i kolli (från andra fartyg) som observerats till sjöss. Tack vare dessa rapporter kommer kustmyndigheterna att snabbare kunna sätta in resurser för att bekämpa föroreningarna eller hämta upp omkringdrivande kollin, som i praktiken tyvärr annars inte upptäcks förrän de driver in mot kusten.

18. När det gäller åtgärder som, enligt internationell rätt, står till en medlemsstats förfogande för att ingripa för att undanröja ett hot mot dess kustområden eller andra därmed förbundna intressen har en bilaga bifogats där andra exempel på möjliga åtgärder räknas upp (listan är inte begränsad till ett visst antal åtgärder):

– Anmoda befälhavaren på ett fartyg att inom viss tid undanröja risken för miljön eller sjösäkerheten.

– Skicka ombord personal för att bedöma risken, hjälpa befälhavaren att åtgärda situationen och hålla den behöriga kustövervakningscentralen underrättad.

– Uppfordra befälhavaren att gå till en nödhamn längs kusten vid överhängande fara.

– Beordra lotsning eller bogsering av fartyget.

Både i Förenta nationernas havsrättskonvention och i den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som antogs i Bryssel 1969, liksom dess protokoll från 1973 som omfattar andra ämnen än olja, ges medlemsstater vars kuster eller intressen hotas rätt att vidta sådana åtgärder på sitt eget territorialvatten, i sin exklusiva ekonomiska zon samt beträffande händelser som inträffar på fritt hav.

19. Oavsett vad olycksorsaken är (mänskligt eller tekniskt fel) visar erfarenheten att ogynnsamma väder- och havsförhållanden i det aktuella området ökar riskerna betydligt. I detta sammanhang utgör hamnarna naturliga tillflyktsorter. Förslaget syftar därför till att antingen underlätta tillträdet till nödhamn vid nödsituationer till sjöss eller, tvärtom, förebygga olycksrisken genom att förbjuda fartyg att lämna anlöpta hamnar vid särskilt ogynnsamma väder- och havsförhållanden som medför ökad olycksrisk.

De flesta föroreningskatastrofer utanför de europeiska kusterna har inträffat i samband med kraftiga stormar till sjöss. Kommissionen anser att det är så viktigt att skydda miljön mot allvarliga föroreningsrisker vid särskilt dåliga väder- och havsförhållanden (mer än 48 knops vindstyrka, dvs. en styrka 10 på Beaufort-skalan) att beslutet om att lämna hamn inte bör överlåtas enbart på fartygets befälhavare. Fartyg som fraktar farligt eller förorenande gods bör inte tillåtas lämna hamnen förrän väder- och havsförhållandena är sådana att fartyget kan avlöpa i fullständig säkerhet.

Beslutet att kräva att ett fartyg skall uppsöka nödhamn är alltid känsligt. Det förutsätter en realistisk bedömning av de risker det innebär, antingen att vägra ett fartyg tillträde till hamn för att inte utsätta kusten för ett förorenings- eller explosionshot eller att tvinga ett fartyg i dåligt skick att uppsöka en hamn för att rädda fartyget och dess besättning och undvika föroreningar till havs. Det kan förvisso vara förenat med en inte obetydlig risk att tillåta ett fartyg i nöd att anlöpa en hamn, både för lokalbefolkningen och miljön, i synnerhet som de berörda områdena, framför allt flodmynningar, ofta också är ekologiskt sårbara områden. Den rådande situationen ger emellertid upphov till stor osäkerhet bland sjötransportbolagen varför den bör åtgärdas. Problemet har också en uppenbar gemenskapsdimension eftersom fartyg som vägras tillträde till en hamn kan förolyckas och förorena kustområden i grannstaterna.

Det måste därför finnas en rättslig ram för mottagandet av fartyg i nöd. Beslutet att acceptera eller inte acceptera ett fartyg i nöd måste fattas från fall till fall. Det måste dock bygga på objektiva kriterier, t.ex. hamnarnas kapacitet, och beakta särskilda begränsningar och risker i anslutning till hamnområdets utformning eller områdets ekologiska sårbarhet. Medlemsstaterna bör därför utarbeta planer för mottagandet av fartyg i nöd där denna information sammanfattas. På så vis får de driftsansvariga tillgång till tillförlitliga uppgifter som grund för sitt beslut.

Fartyg som utgör en särskild risk

20. Vissa fartyg kan utgöra en särskild risk för de stater vars kust de passerar, antingen därför att man till följd av en inspektion inom ramen för hamnstatskontrollen vet att de är i dåligt skick, eller därför att de antas vara i dåligt skick, eller på grund av ett betänkligt beteende eller därför att de brutit mot internationella föreskrifter eller europeisk lagstiftning.

Gällande internationell rätt begränsar starkt medlemsstaternas befogenheter att ingripa mot sådana fartyg som utgör en potentiell risk (t.ex. fartyg som belagts med förbud enligt direktiv 95/21/EG eller fartyg som har brutit mot rapporteringsskyldigheten till havs), men som inte nödvändigtvis utgör en allvarlig och direkt risk i fråga om haveri eller förorening utanför kusterna. Drastiska åtgärder såsom omdirigering av ett fartyg går utöver vad som är tillåtet enligt internationell rätt beträffande sådana fartyg som utgör en potentiell risk som avses i direktivet, utom vid ett tillbud eller en olycka till sjöss.

Trots de begränsningar som internationell rätt innebär är det möjligt att vidta förebyggande åtgärder avseende dessa fartyg. De bör underställas en strängare övervakning på europeiska vatten, vilket förutsätter bättre spridning av information mellan medlemsstater längs fartygets rutt. En strängare övervakning skulle till exempel göra det möjligt att snabbare upptäcka betänkliga beteenden eller beteenden som äventyrar säkerheten för sjöfarten och att vidta erforderliga försiktighetsåtgärder samt informera de anvisade hamnarna eller myndigheterna i andra medlemsstater om fartygens ankomst. Mot bakgrund av denna information kan medlemsstaterna innan de tar emot riskfartyg i sina hamnar begära komplementerande upplysningar för att bekräfta att fartyget följer internationella konventioner (kopia på säkerhetscertifikat), eller, vid behov, även utföra inspektioner ombord enligt bestämmelserna i direktiv 95/21/EG.

Bättre tillämpning av direktivet

21. De brister i genomförandet av direktiv 93/75/EEG som redan nämnts hör bland annat samman med att det saknas ingående bestämmelser för hur efterlevnaden skall säkerställas. Den enda "påföljd" som nämns i direktivet är vägrat tillträde i enlighet med artikel 5 om erforderliga upplysningar inte lämnats före avgång från en hamn utanför gemenskapen. Denna påföljd tillämpas inte av medlemsstaterna trots att bestämmelserna i artikeln ofta inte följs, vilket förmodligen delvis beror på att påföljden är relativt sträng i förhållande till överträdelsen. Det bör därför inrättas ett system med påföljder i form av böter, som inte hindrar fartyg från att få tillträde till en hamn och utföra planerade kommersiella aktiviter, men som samtidigt har en starkt avskräckande verkan på den som ansvarar för fartygstransporten och befälhavaren.

Det är vidare mycket viktigt att medlemstaterna genom slumpmässiga funktionstest eller simuleringar kontrollerar att de informationssystem som inrättats för genomförandet av direktivet fungerar tillfredsställande. Detta är särskilt viktigt beträffande den del av systemet som rör behandling av uppgifter om farlig last: dessa uppgifter är endast avsedda att användas i undantagsfall, när en olycka inträffar, och det är naturligtvis helt avgörande att förfarandena och verktygen för överföring av uppgifter fungerar som de skall i sådana situationer.

Kommissionens förslag innehåller också bestämmelser som syftar till att kontrollera att den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM) har använts korrekt vid ett tillbud eller en olycka till havs. ISM-koden spelar nämligen en central roll i förebyggandet av olyckor och förorening till havs, under förutsättning att den betraktas – och tillämpas – av bolag som mer än bara ett administrativt förfarande som syftar till en rent formell efterlevnad av internationella krav. Det är just i samband med en olycka som det blir möjligt att kontrollera om ISM-koden har betraktats av bolaget som ett viktigt instrument och inte bara en

pappersexercis: koden innehåller nämligen en skyldighet att inrätta förfaranden för att hantera nödsituationer. En väsentlig aspekt är att det vid en nödsituation skall vara möjligt att när som helst upprätta en förbindelse mellan dels fartyget och bolaget, dels bolaget och tillsynsmyndigheterna, så att bland annat operativa beslut kan fattas under bästa möjliga förhållande både av befälhavaren och myndigheterna på land. I förslaget till direktiv föreskrivs en sådan kommunikationsskyldighet för de berörda parterna samt uppföljningsåtgärder om det skulle visa sig att bolagets säkerhetsorganisation inte fungerat i samband med en olycka till sjöss. Uppföljningsåtgärderna består först och främst i att informera den stat eller de stater som har utfärdat ISM-certifikatet så att den eller de kan vidta lämpliga åtgärder. Om det rör sig om ett fartyg vars certifiering har utfärdats av en medlemsstat och bristen betraktas som särskilt allvarlig bör den medlemsstat som utfärdat certifikatet dra in certifieringen till dess en ingående kontroll av att bolagets säkerhetsorganisationssystem fungerar har gjorts.

Vidareutveckling av det gemensamma övervaknings-, kontroll- och informationssystemet för sjöfarten

22. Det slutgiltiga målet med det europeiska informations- och övervakningssystemet är inte att skapa en mångfald av olika rapporteringsskyldigheter utan att i stället eftersträva enklare och mer harmoniserade förfaranden, och samtidigt ge största möjliga mervärde åt den insamlade informationen.

Detta förslag är endast en första etapp på vägen mot ett sådant system. Det kommer att bli nödvändigt att gradvis komplettera det geografiska täckningsområdet för sjöfartsstyrningssystemet och inrätta informationsutbyte mellan olika myndigheter och berörda aktörer. Kommissionen och medlemsstaterna måste fastställa och genomföra dessa mål i nära samarbete med varandra.

23. Kommissionen har fastställt följande huvudmål för denna andra etapp:

– Skapa ett mervärde av de upplysningar som samlas in om fartygens rörelser med hjälp av lämpliga telematikförbindelser mellan kustövervakningscentraler (framför allt VTS-centraler) och medlemsstaternas hamnmyndigheter. Många organ och myndigheter förfogar över information som skulle kunna vara till ömsesidig nytta för alla parter. Nedan följer ett konkret exempel: Angivande av ETA (Estimated Time of Arrival – Beräknad ankomsttid) är en väsentlig del av hamntjänstförvaltningen; ju mer exakt denna information är, desto bättre kan den anvisade hamnen organisera fartygets ankomst och de olika tjänster som skall utföras: lotsning, förtöjning, underhåll eller reparationer, administration, etc. Dessa upplysningar är emellertid ofta oexakta (eller t.o.m. obefintliga), trots att de lokala myndigheterna behöver meddelas i förväg. Genom en telematikförbindelse mellan destinationshamnen och en övervakningstjänst längs den rutt där fartyget passerar skulle hamnen kunna få en uppdatering av den beräknade ankomsttiden och organisera ankomsten på bästa sätt (i gengäld kan trafikövervakningscentralen tack vare information om exakta avgångstider från hamnen göra bättre prognoser för trafiken inom sitt täckningsområde). Sådana förbindelser finns ibland på lokal nivå, men de bör införas generellt för att öka säkerheten till sjöss och effektivisera hamnförvaltningen. I samma syfte bör man, bland annat inom ramen för det transeuropeiska transportnätverket, utveckla telematikförbindelser mellan kustmyndigheterna för att sprida de upplysningar som lämnats av fartygen till de trafikövervakningscentraler som ligger längs fartygens farleder. Sådana projekt skulle, under förutsättning att de

uppfyller stödkriterierna, kunna erhålla stöd från tillgängliga fonder för det transeuropeiska transportnätverket.

– Komplettera den geografiska täckningen för den europeiska kedjan av rapporteringssystem. De huvudfarleder som används för trafik till eller via Europa täcks för närvarande av rapporteringssystem och VTS-nät i Engelska kanalen–Atlanten-området. Det finns dock en del områden med otillräcklig täckningsgrad: Medelhavet (särskilt tillträde från öster till Medelhavet), tillträde från norr till Nordsjön och Östersjön för fartyg från kuststater som inte är medlemmar i EU. Kommissionen och berörda medlemsstater bör därför omgående ta itu med frågan och utarbeta åtgärder som ger täckning för transittrafiken i dessa områden, så att IMO kan anamma dessa så fort som möjligt.

– Inrätta en permanent ram för utvidgning av det informationssystem som inrättas genom detta direktiv och underlätta hanteringen av uppgifter om sjöfarten. I förslaget till förordning 2000/../EG om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå anges som en av detta organs befogenheter att utföra uppgifter i anslutning till övervakningen av farleder och sjöfarten, genom tillämpning av gemenskapslagstiftningen, för att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen på detta område. Byrån skulle för denna uppgift kunna få hjälp av en eller flera europeiska centraler för sjöfartsinformation. Projektet att inrätta ett centraliserat informationssystem för sjöfarten i Jobourg i Frankrike, som skulle täcka Atlanten från Gibraltar till inloppet till Nordsjön visar, liksom föregångaren till Equasis, att konceptet med system där viss information samordnas och görs tillgänglig för alla berörda parter har många fördelar (bland annat stordriftsfördelar) jämfört med ett decentraliserat system som bygger på ett kontinuerligt informationsutbyte mellan berörda myndigheter. Dessa centraler, som eventuellt kan vara underställda befintliga centraler (VTS-centraler, sjöräddningscentraler – Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC), etc.) i de stora eruopeiska sjöfartsregionerna (Medelhavet, Engelska kanalen–Atlanten–Nordsjön, Östersjön...), skulle ha till uppgift att, med hjälp av en öppen databas, samla in och tillhandahålla viss information av gemensamt intresse (uppdaterade förteckningar över behöriga myndigheter, listor över fartyg som utgör en särskild risk, etc.). En samarbetsram måste inrättas mellan medlemsstaterna för att mer exakt fastställa eventuella uppgifter och uppdrag för dessa centraler.

SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN

Artikel 1

I denna artikel anges att förslaget syftar till att inrätta ett europeiskt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten, vilket skall förbättra sjösäkerheten, göra sjöfarten effektivare och förebygga oavsiktliga och driftsrelaterade föroreningar från fartyg.

Artikel 2

I denna artikel klargörs förslagets räckvidd. Förslaget gäller alla fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 300 ton, oavsett om de transporterar farligt gods eller inte. Ett visst antal undantag föreskrivs för örlogsfartyg och fartyg som används för allmännyttiga, icke-kommersiella ändamål (enligt definitionen i regel 1 i kapitel V i SOLAS-konventionen som nu är föremål för översyn), fritidsbåtar (oavsett deras egenskaper och om de används för kommersiella ändamål eller inte) och fiskefartyg. De största fiskefartygen, med en längd som överstiger 45 meter, kan emellertid ge upphov till risker som motiverar att de omfattas av

förslaget. Proviantförråd och utrustning ombord på fartygen omfattas inte av förslaget (liksom i direktiv 93/75/EEG). Bunkerbränslen måste emellertid anmälas enligt direktivet.

Artikel 3

Denna denna artikel innehåller definitioner av de begrepp som används i direktivet.

Artikel 4

I denna artikel åläggs alla fartyg som omfattas av direktivet att göra en förhandsanmälan innan de anlöper en hamn. De system med förhandsanmälningar som redan tillämpas blir därmed obligatoriska i Europeiska unionen, vilket torde bidra till att öka deras effektivitet.

Artikel 5

I denna artikel fastställs principen att fartyg som seglar in i ett område där den behöriga myndigheten tillämpar ett rapporteringssystem, skall lämna minst de uppgifter som anges i bilaga I-1 till denna myndighet för att möjliggöra en effektiv övervakning. I denna artikel beaktas gällande internationell lagstiftning, i synnerhet SOLAS-konventionen, i vilken det föreskrivs att endast sådana rapporteringssystem som godkänts av IMO är obligatoriska för fartyg i "renodlad" transittrafik (som inte är på väg till eller från en hamn i gemenskapen).

Artikel 6

Syftet med den här artikeln är att förbättra trafiksäkerheten genom att ålägga fartygen att följa de av IMO godkända trafikorganisationsbestämmelser som gäller för känsliga, tättrafikerade och för sjöfarten riskfyllda områden, och att utnyttja de tjänster som VTM (sjötrafiktjänsten) tillhandahåller. Fartygen måste följa eventuella instruktioner som de av säkerhetsskäl får av myndigheterna som ansvarar för dessa system. Medlemsstaterna skall se till att dessa myndigheter har tillgång till de personalresurser och tekniska resurser som erfordras för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter, och särskilt att de följer IMO:s riktlinjer på området.

Artikel 7

I denna artikel föreskrivs att alla fartyg som är på väg till eller från en hamn i gemenskapen skall vara utrustade med transpondrar (eller automatiska identifieringssystem) så att de kan identifieras och övervakas när de trafikerar vatten utanför de europeiska kusterna. Härigenom återges, föregrips och utvidgas utrustningskraven i det ändrade kapitel V i SOLAS-konventionen (ny regel 19-2) genom att de även gäller fartyg i inrikestrafik som inte omfattas av regel 19 i SOLAS (fartyg med en bruttodräktighet på 300–500 ton), eller som omfattas först från och med den 1 juli 2008. För att medlemsstaterna skall kunna övervaka fartyg som är utrustade med automatiska identifieringssystem på sina vatten måste de förse sina kuststationer med utrustning som gör det möjligt att ta emot och bearbeta informationen från transpondrarna.

Artikel 8

För att det skall bli lättare att finna orsakerna till olyckor som inträffar till sjöss skall fartygen utrustas med färdskrivare ("svarta lådor"), som skall göra det möjligt att erhålla viktig information om fartygets rörelser och om funktionen hos den viktigaste utrustningen ombord. Genom artikel 8 kompletteras de skyldigheter som redan införts för roro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik genom direktiv 1999/35/EG, med de kategorier av passagerarfartyg som omfattas av den nya regel 20 i kapitel V i SOLAS, men också med

andra kategorier som inte omfattas av SOLAS (befintliga lastfartyg och fartyg i inrikestrafik). Enligt tidsplanen skall nya fartyg, som byggts från och med den 1 juli 2002, omedelbart omfattas av denna skyldighet, medan befintliga passagerarfartyg skall anpassas senast den 1 januari 2004. Enligt de ändringar av SOLAS-konventionen som planeras i skrivande stund skall kravet om att andra fartyg (lastfartyg) skall utrustas med svarta lådor endast gälla nya fartyg. Kommissionen föreslår emellertid att dessa befintliga fartyg skall anpassas från och med 2007 eller 2008, beroende på fartygets dräktighet.

Artikel 9

I denna artikel, som liknar en bestämmelse i direktiv 93/75/EEG, anges de skyldigheter som avlastaren har att fullgöra för att säkerställa att exakta uppgifter om lasten lämnas till befälhavaren eller den ansvarige för fartyget och att uppgifterna verkligen motsvarar det farliga eller förorenande gods som lastas ombord.

Artikel 10

Denna artikel avser anmälan av uppgifter om fartyget och dess last till de behöriga myndigheterna i avrese- eller destinationshamnen i gemenskapen, när det gäller fartyg som kommer från hamnar utanför gemenskapen. Artikeln bygger på artikel 5 i direktiv 93/75/EEG men innehåller flera ändringar, både i rikting mot större flexibilitet och mer långtgående harmonisering:

- Med hänsyn till att situationer kan vara mycket olika i praktiken är det inte längre bara den ansvarige för transporten som omfattas av anmälningsskyldighet, utan anmälan kan göras direkt av agenten eller av fartygets befälhavare.

- När det gäller fartyg som kommer från hamnar utanför gemenskapen betraktas inte längre anmälan som ett villkor för tillträde till hamn, men underlåtande att anmäla kan leda till böter (enligt artikel 22).

- Fartyg som inte känner till sin destination vid avgång från en hamn i gemenskapen kan få tillstånd att anmäla de efterfrågade uppgifterna så snart de får kännedom om sin exakta destination.

- För att begränsa omfattningen av informationsflödet, särskilt i fråga om lastuppgifter, kan medlemsstaterna bemyndiga hamnmyndigheterna att ta emot och bevara de uppgifter som fartyget lämnar, under förutsättning att de förfaranden som används garanterar att den behöriga myndigheten alltid kan få omedelbar tillgång till uppgifterna.

- Överföringen skall ske via en dator-till-dator-förbindelse, och om EDI-format används måste de följa den Edifact-standard som anges i en bilaga till direktivet.

- Slutligen anges det att fartyg som går i "ren" transittrafik, och som inte anlöper några hamnar i gemenskapen, trots allt måste lämna uppgifter om lasten inom ramen för de rapporteringssystem som finns längs de europeiska kusterna.

Artikel 11

Denna artikel avser datautbyte mellan medlemsstater i syfte att överföra uppgifter om fartyget och dess last för säkerhetsändamål. Medlemsstaterna bör samarbeta för att se till att de nationella informationssystemen är sammankopplingsbara och driftskompatibla, så att

nödvändiga uppgifter när som helst kan utbytas på elektronisk väg. Det samförståndsavtal för genomförandet av Hazmat-direktivet som ingåtts mellan flera medlemsstater utgör en samarbetsram för att nå detta mål.

Artikel 12

I denna artikel anges på vilka villkor en medlemsstat får bevilja undantag från de normala anmälningsförfarandena för reguljärtrafik inom gemenskapen. Den undantagsordning som föreskrivs i direktiv 93/75/EEG mjukas upp genom att villkoren avseende överfartstid utgår. Det system som införs av bolaget måste däremot garantera möjligheten att utan dröjsmål överlämna begärda uppgifter och medlemsstaterna bör kontrollera att detta system fungerar tillfredsställande.

Artikel 13

Syftet med denna artikel är att ge medlemsstaterna möjlighet att vidta vissa åtgärder då fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten passerar utanför deras kuster. I artikeln fastställs först och främst vilka fartyg som kan anses utgöra en risk. Dessutom föreskrivs ett informationsutbyte mellan medlemsstater längs fartygets rutt. Den berörda medlemsstaten kan därmed vidta de åtgärder den anser lämpliga, under förutsättning att de är i linje med gällande internationell rätt.

Artikel 14

Genom denna artikel utvidgas tillämpningsområdet för liknande bestämmelser som redan finns i direktiv 93/75/EEG till att omfatta andra fartygskategorier (fartyg som inte transporterar farligt gods eller som går i transittrafik). Dessutom anges i detalj de åtgärder som medlemsstaten kan tillgripa för att förhindra eller ingripa vid tillbud och olyckor. Enligt artikeln skall befälhavaren vara skyldig att rapportera alla problem som påverkar fartygets säkerhet, navigationssäkerheten och möjligheterna att förhindra förorening. Även föroreningsbälten eller kringdrivande gods som utgör en fara för miljön och andra fartyg skall rapporteras till kustmyndigheterna.

Artikel 15

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att förbjuda fartyg att lämna hamn vid ytterst ogynnsamma väder- och sjöförhållanden då detta skulle innebära en allvarlig risk för den medlemsstatens eller någon annan medlemsstats kustområden.

Artikel 16

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna vidta alla åtgärder som krävs och tillåts enligt internationell rätt, för att hantera en olycksrisk eller risk för förorening av den marina miljön längs kusterna i medlemsstaterna, och de berörda parterna (fartygsoperatören, lastägaren och befälhavaren) skall samarbeta fullt ut för att begränsa följderna av olyckan. Så fort ett sådant tillbud eller en sådan olycka inträffat skall befälhavaren kontakta bolaget, som i sin tur skall ställa sig till de behöriga myndigheternas förfogande.

Artikel 17

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna utarbeta beredskapsplaner för att underlätta beslutsfattande i situationer då fartyg i sjönöd tas emot och göra dessa planer tillgängliga för

berörda parter. Kommissionen skall också hållas underrättad om de åtgärder som medlemsstaterna vidtar för att upprätta planerna.

Artikel 18

Enligt artikel 17 skall de bestämmelser i artiklarna 9 och 10 i direktiv 93/75/EEG som rör meddelande till sjöfarande och information mellan berörda medlemsstater vilka ursprungligen endast gällde för fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods till eller från gemenskapens hamnar gälla för alla fartyg.

Artikel 19

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna utse de behöriga myndigheter, hamnmyndigheter och kustcentraler som berörs av tillämpningen av detta direktiv, och på lämpligt sätt informera sjöfartssektorn och kommissionen om detta.

Artikel 20

Denna artikel avser inrättandet av en ram för samarbetet mellan kommissionen och medlemsstaterna, för att möjliggöra en framtida utbyggnad av det europeiska övervaknings- och informationssystemet för sjöfarten. Här föreskrivs att telematikförbindelser skall byggas ut mellan kustcentralerna och hamnmyndigheterna, samt mellan kustcentralerna, för att på ett optimalt sätt hantera information om fartygs rörelser i europeiska vatten. I artikeln erinras dessutom om att det är nödvändigt att utvidga systemets täckningsområde, som fortfarande är ofullständigt, så att alla fartyg som trafikerar europeiska vatten kan identifieras och övervakas mer fullständigt. De berörda staterna måste därför samarbeta för att kunna överlämna förslag till IMO. Man bör också eftersträva en förbättrad hantering av sjöfartsinformation, vilket blir en av uppgifterna för den europeiska sjösäkerhetsbyrån. Syftet är att information av gemensamt intresse skall bli mer lättillgänglig för stater i det berörda området och att nödvändiga hjälpmedel skall tas fram för att förbättra trafikorganisationen i det berörda området.

Artikel 21

I denna artikel erinras om att de kommersiellt känsliga uppgifter som lämnas enligt detta direktiv måste behandlas förtroligt och endast får utnyttjas för att förbättra sjösäkerheten och skyddet av miljön.

Artikel 22

I denna artikel anges vilka åtgärder som är nödvändiga för ett tillfredsställande genomförande av direktivet. Medlemsstaterna är skyldiga att regelbundet kontrollera hur de informationssystem som inrättats i enlighet med direktivet fungerar och skall i sin nationella lagstiftning fastställa ekonomiska påföljder som avskräcker från överträdelse av direktivets bestämmelser om anmälningsskyldighet eller bestämmelserna om den utrustning som skall finnas på fartygen. I artikeln betonas särskilt att överensstämmelsen hos bolagets säkerhetsorganisation i förhållande till bestämmelserna i ISM-koden skall verifieras i samband med händelser till sjöss. Om det föreligger uppenbara brister skall ISM-certifikatet omedelbart dras in.

Artiklarna 23 och 24

Dessa artiklar rör inrättandet av en föreskrivande kommitté för direktivet, och kommitténs tillämpningsområde fastställs.

Artikel 25

Inga kommentarer.

Artikel 26

I denna artikel anges att direktiv 93/75/EEG, vars bestämmelser till viss del återfinns i det här direktivet, skall upphöra att gälla 24 månader efter det att det här direktivet antagits.

BILAGOR

Bilaga 1

Bilaga 1 innehåller en första del där de praktiska uppgifter som skall lämnas till kustcentrumen beskrivs i detalj. Det gäller information angående identifieringen av fartyget, dess rörelser, lasten och antalet personer ombord i enlighet med IMO:s resolution A.851(20). Harmoniseringsnivån är så låg som möjligt eftersom medlemsstaterna kan kräva ytterligare information av säkerhets- eller miljöskyddsskäl. Syftet är även att kräva så få uppgifter som möjligt av befälhavaren, med tanke på att de operativa centrumen kan inhämta mycket information från databasen Equasis.

I andra delen av bilaga 1 anges den typ av information som, i enlighet med den nya regel 19 i SOLAS, kan överföras via de automatiska identifieringssystemen.

Det påpekas också att alla ändringar av de uppgifter som lämnats, i synnerhet ändringar av planerad rutt, skall anmälas till kustmyndigheten.

Bilaga 2

Bilaga 2 innehåller en tidsplan för utrustning av fartygen med automatiska identifieringssystem (AIS) och färddatorer (VDR), som grundas på bestämmelserna i kapitel V i SOLAS (håller på att revideras), men omfattar också fartygskategorier eller rutter som inte täcks av reglerna i SOLAS.

Bilaga 3

Bilaga 3 innehåller en förteckning över de uppgifter som måste lämnas av fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på fartyg med gemenskapen som destination. Förteckningen överensstämmer med innehållet i bilaga 1 till direktiv 93/75/EEG med undantag av följande som strukits:

- Eftersom det framför allt handlar om hanteringen av information om lasten är information om fartygets nationalitet eller fartygets längd och djupgående inte nödvändig; den informationen kan dessutom inhämtas via Equasis.

- Krav på att alla fartyg måste lämna uppgifter beträffande navigeringen (planerad rutt) finns redan i avdelning I. Sådan information är inte relevant i ett system för förvaltning av information om lasten och omfattas dessutom inte av det format för Edifact-meddelanden som används för anmälan till hamnarna.

- Kravet på uppgifter om antalet besättningsmedlemmar har strukits av liknande skäl, men också eftersom det inte finns någon anledning att endast kräva sådan information för fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods. Det kravet finns nu upptaget bland de krav på förhandsanmälan som anges i avdelning I i direktivet och beträffande antal personer ombord.

- Typen av anmälan som krävs angående fartygets ankomst- och avgångstid har förtydligats. Faktum är att direktiv 93/75/EEG gav upphov till förvirring såtillvida att den beräknade avgångstiden i punkt 6 i bilaga 1 till direktiv 93/75/EEG ibland tolkades som avgångstiden från en hamn i gemenskapen eller avgångstiden från en hamn utanför gemenskapen. Den information som är nödvändig för den behöriga myndigheten är avgångstid från en hamn i gemenskapen, och beräknad tid för ankomst och beräknad avgångstid för fartyg som anlöper gemenskapens hamnar från hamnar utanför gemenskapen (för att kunna fastställa hur länge fartyget planerat stanna).

Bilaga 4

Bilaga 4 innehåller en förteckning över de elektroniska Edifact-meddelanden som skall användas för att överföra information, då denna överföring sker med EDI-protokoll.

Bilaga 5

I bilaga 5 anges de åtgärder (uppräkningen är ej uttömmande) som en medlemsstat kan vidta, på grundval av en bedömning av läget på plats och i enlighet med internationell rätt, för att förebygga eller minska riskerna eller konsekvenserna i samband med ett tillbud till sjöss. I likhet med bestämmelserna i direktiv 93/75/EEG handlar det om åtgärder för att begränsa fartygets rörelser eller dirigera det att följa en viss rutt, men även att tvinga befälhavaren att vidta åtgärder för att undanröja riskerna, att beordra denne att gå till en nödhamn eller att gå med på lotsning eller bogsering av fartyget, eller till och med att skicka ombord personal för att bedöma risken i fall resurserna ombord uppenbarligen är otillräckliga för att klara situationen.

2000/0325 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[3],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[4],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[5],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[6], och

av följande skäl:

(1) I sitt meddelande av den 24 februari 1993 om en gemensam sjösäkerhetspolitik nämner kommissionen bland de mål som eftersträvas på gemenskapsnivå inrättandet av ett obligatoriskt informationssystem som skulle ge medlemsstaterna snabb tillgång till viktig information om hur fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods förflyttar sig och om de exakta egenskaperna hos deras last.

(2) Genom direktiv 93/75/EEG[7] av den 13 september 1993 inrättas ett informationssystem för behöriga myndigheter om fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods, och om tillbud som inträffar till sjöss. I artikel 13 i detta direktiv föreskrivs att kommissionen skall lägga fram nya förslag om införande av ett fullständigare rapporteringssystem för gemenskapen vilket även får omfatta fartyg som passerar längs medlemsstaternas kuster i transittrafik.

(3) I rådets resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam sjösäkerhetspolitik[8] anges att ett av de främsta målen för gemenskapens verksamhet på detta område är att införa ett fullständigare informationssystem.

(4) Inrättandet av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten kommer att bidra till att förebygga olyckor och förorening till sjöss och till att begränsa deras konsekvenser för miljön, näringslivet och lokalbefolkningens hälsa. Sjöfartens och i synnerhet hamntjänstförvaltningens effektivitet är likaså beroende av att fartygen lämnar en förhandsanmälan i tillräckligt god tid innan de anlöper hamnen.

---

3 EGT C […], […], s. […].
4 EGT C […], […], s. […].
5 EGT C […], […], s. […].
6 EGT C […], […], s. […].
7 EGT L 247, 5.10.1993, s. 19.
8 EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

(5) Flera obligatoriska rapporteringssystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med tillämpliga regler som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Det är nödvändigt att se till att fartyg i transittrafik fullgör den rapporteringsskyldighet som åligger dem enligt dessa system. Dessa fartygs anmälningar bör som ett minimum omfatta vissa uppgifter som ger kustmyndigheterna kännedom om antalet personer ombord, om fartygets last och om bunkerbränslen, som när de överstiger en viss volym kan utgöra en allvarlig föroreningsrisk.

(6) De sjötrafiktjänster och system för trafikorganisation som inrättats spelar likaså en viktig roll för att förebygga olyckor och föroreningar i vissa tättrafikerade eller för sjöfarten riskfyllda områden. Det är nödvändigt att fartygen utnyttjar de tjänster som sjötrafiktjänsten erbjuder och att de följer de regler som gäller för de system för trafikorganisation som godkänts av IMO.

(7) När det gäller utrustningen ombord har det gjorts viktiga tekniska framsteg; genom automatisk identifiering av fartyg (AIS-system) är det möjligt att förbättra fartygsövervakningen, och registrering av färddata (VDR-system eller "svarta lådor") underlättar utredningar i samband med olyckor. Med tanke på att denna utrustning är viktig när man utarbetar en strategi för att förebygga olyckor till sjöss bör den vara obligatorisk ombord på fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen.

(8) För att kunna förbereda insatser och ingripa på ett effektivt sätt vid förorening eller risk för förorening till sjöss är det väsentligt att ha tillgång till exakta uppgifter om farligt eller förorenande gods ombord på fartyg. Fartyg som anlöper eller avgår från hamnar i medlemsstaterna måste lämna dessa uppgifter till de behöriga myndigheterna eller till hamnmyndigheterna i respektive medlemsstater. Fartyg som inte anlöper en hamn i gemenskapen måste till de rapporteringssystem som handhas av medlemsstaternas kustmyndigheter lämna uppgifter om den typ och mängd av farligt gods som de transporterar.

(9) För att underlätta och påskynda överföring och utnyttjande av den ofta omfattande informationen om lasten bör denna information lämnas till den behöriga myndigheten eller till den berörda hamnmyndigheten i elektronisk form. När protokoll för elektroniskt datautbyte (EDI) används bör man, för att undvika att det utvecklas flera sinsemellan inkompatibla standarder, endast använda de format som anges i direktivet. Av samma skäl bör även informationsutbytet mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter ske i elektronisk form.

(10) Det måste vara möjligt att undanta den reguljära trafiken mellan hamnar i en eller flera medlemsstater från den anmälningsskyldighet som annars gäller för varje resa, under förutsättning att de berörda bolagen har infört interna förfaranden som på ett för medlemsstaterna tillfredsställande sätt garanterar att den behöriga myndigheten utan dröjsmål får tillgång till de uppgifter som föreskrivs i direktivet.

(11) Om en medlemsstat anser att det på grund av ytterst ogynnsamma väder- och sjöförhållanden föreligger en allvarlig risk för miljön, får den förbjuda fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods att lämna hamnen tills det åter råder normala förhållanden. Medlemsstaterna bör vid sin bedömning anse att sådana förhållanden föreligger vid en vindstyrka på 10 eller mer enligt Beaufort-skalan och motsvarande sjöförhållanden i det berörda området.

(12) Vissa fartyg utgör på grund av det sätt på vilket de uppträder eller på grund av sitt skick en potentiell risk för sjösäkerheten och miljön. Medlemsstaterna bör fästa särskilt stor vikt vid övervakningen av dessa fartyg och i enlighet med internationell rätt vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att dessa risker ökar. All information av betydelse som de har tillgång till om dessa fartyg bör vidarebefordras till övriga berörda medlemsstater.

(13) Medlemsstaterna bör gardera sig mot sådana risker för sjösäkerheten, lokalbefolkningen och miljön som uppkommer vid vissa situationer till sjöss och vid förekomst av föroreningsbälten eller kringdrivande gods. Fartygens befälhavare bör därför anmäla sådana händelser till kustmyndigheterna och härvid lämna alla erforderliga uppgifter.

(14) De behöriga myndigheternas insatser i händelse av ett tillbud eller en olycka till sjöss blir effektivare om alla berörda parter samarbetar fullt ut.

(15) Bristen på tillgängliga nödhamnar kan få svåra konsekvenser vid en olycka till sjöss. Medlemsstaterna måste därför upprätta planer för att om nödvändigt i sina hamnar och under bästa tänkbara förhållanden kunna ta emot fartyg som befinner sig i sjönöd.

(16) För att direktivet skall bli verkningsfullt förutsätts att medlemsstaterna noga och strängt kontrollerar dess genomförande. Medlemsstaterna bör därför genom erforderliga kontroller försäkra sig om att de kommunikationsförbindelser som upprättats inom ramen för direktivet fungerar på ett tillfredsställande sätt. Likaså måste det finnas avskräckande påföljder för att garantera att berörda parter fullgör anmälningsskyldigheten och uppfyller utrustningskraven enligt direktivet.

(17) För att förbättra genomförandet av övervaknings-, kontroll- och informationssystemet för sjöfarten är det nödvändigt att upprätta en ram för samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen, och att samtidigt upprätta erforderliga kommunikationsförbindelser mellan medlemsstaternas myndigheter och hamnar. Det system som används för att identifiera och övervaka fartyg måste få större räckvidd i de sjöfartsområden i gemenskapen där den är otillräcklig. För att göra det lättare att utbyta och dela upp viktiga uppgifter i samband med övervakningen av trafiken och genomförandet av direktivet bör det upprättas centraler för att hantera denna information i gemenskapens sjöfartsområden. Upprättandet av den europeiska sjösäkerhetsbyrå som föreskrivs i förordning ../../EG kommer att bidra till att dessa mål uppnås.

(18) För en verkningsfull tillämpning av detta direktiv bör kommissionen biträdas av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna. Eftersom de åtgärder som krävs för genomförandet av detta direktiv är åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[9] bör dessa åtgärder fastställas enligt det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i nämnda beslut.

(19) Vissa bestämmelser i direktivet kan ändras genom nämnda förfarande för att man skall ta hänsyn till hur internationella instrument utvecklas och till de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv.

---

9 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(20) Genom detta direktiv skärps, utvidgas och ändras bestämmelserna i direktiv 93/75/EEG på ett betydande sätt. Direktiv 93/75/EEG bör därför upphävas.

(21) Med tanke på subsidiaritetsprincipen är ett direktiv från Europaparlamentet och rådet ett lämpligt rättsligt instrument, eftersom man därigenom fastställer en ram för en obligatorisk och enhetlig tillämpning i medlemsstaterna av de skyldigheter och förfaranden som föreskrivs i detta direktiv, samtidigt som medlemsstaterna får välja att genomföra direktivet på det sätt som lämpar sig bäst för deras inhemska nationella system.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att inom gemenskapen inrätta ett övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten, för att förbättra sjöfartens säkerhet och effektivitet, och förhindra förorening från fartyg.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Detta direktiv skall gälla fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 ton, med undantag för

a) örlogsfartyg, hjälpfartyg eller andra fartyg som hör till eller utnyttjas av en medlemsstat för allmännyttiga och icke-kommersiella ändamål,

b) fiskefartyg, vars längd underskrider 45 meter, samt fritidsbåtar,

c) proviantförråd och utrustning ombord på fartygen.

Artikel 3
Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *fartygsoperatör*: fartygets ägare/redare eller driftansvariga.

b) *agent*: person som är befullmäktigad eller bemyndigad att lämna information på fartygsoperatörens vägnar.

c) *avlastare*: person som ingår ett godstransportavtal med ett transportbolag eller i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal ingås.

d) *bolag*: bolag enligt definitionen i regel 1.2 i kapitel IX i SOLAS-konventionen.

e) *fartyg*: alla typer av havsgående fartyg.

f) *farligt gods*:

– gods som anges i IMDG-koden,

– farliga, vätskeformiga ämnen som upptas i kapitel 17 i IBC-koden,

– flytande gaser som upptas i kapitel 19 i IGC-koden,

– fasta ämnen som avses i tillägg B till BC-koden.

Som farliga ämnen betraktas även gods som vid transport omfattas av vissa preliminära villkor enligt punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden.

g) *förorenande gods*:

– olja enligt definitionen i bilaga 1 till MARPOL-konventionen,

– skadliga vätskeformiga ämnen enligt definitionen i bilaga 2 till MARPOL-konventionen,

– skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga 3 till MARPOL-konventionen,

h) *transportenhet*: ett fordon för vägtransport av gods, en godsvagn, en container, en tankbil, en tankvagn eller en flyttbar tank.

i) *internationella instrument*: följande instrument som är i kraft den dag då detta direktiv antas:

– *MARPOL*: 1993 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg,

– *SOLAS*: den internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss samt tillhörande protokoll,

– 1969 års internationella skeppsmätningskonvention,

– 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, samt 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja,

– *ISM-koden*: den internationella säkerhetsorganisationskoden,

– *IMDG-koden*: den internationella koden för sjötransport av farligt gods (International Maritime Dangerous Goods Code),

– *IBC-koden*: IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk,

– *IGC-koden*: IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk,

– *BC-koden*: IMO:s kod för säkerheten vid transport av fast gods i bulk (Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),

– *INF-koden*: IMO:s kod för säker transport ombord på fartyg av bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt radioaktivt avfall i behållare,

– *IMO:s resolution A 851 (20)*: Internationella sjöfartsorganisationens resolution 851 (20) med titeln "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants".

j) *adress*: namn och kommunikationsförbindelser som gör det möjligt att vid behov upprätta kontakt med fartygsoperatören, agenten, hamnmyndigheten, den behöriga myndigheten eller någon annan ansvarig person eller ansvarigt organ som har tillgång till detaljerade uppgifter om fartygets last.

k) *behöriga myndigheter*: de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med detta direktiv.

l) *hamnmyndigheter*: de behöriga hamnmyndigheter som medlemsstaterna utsett för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med detta direktiv.

m) *kustcentral*: den sjötrafiktjänst, det organ på land som handhar ett rapporterings-system som godkänts av IMO eller det organ som ansvarar för att samordna sök- och räddningsinsatser eller bekämpning av förorening till sjöss, och som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med detta direktiv.

AVDELNING I – RAPPORTERING SAMT ÖVERVAKNING AV FARTYG I EUROPEISKA VATTEN

Artikel 4

Förhandsanmälan innan ett fartyg anlöper en hamn i gemenskapen

Medlemsstaterna skall vidta erforderliga åtgärder så att alla fartyg som är på väg till en hamn i gemenskapen anmäler sin ankomst till hamnmyndigheten

a) senast 48 timmar före ankomsten om anlöpshamnen är känd, eller

b) så snart anlöpshamnen är känd, om denna information är tillgänglig mindre än 48 timmar före ankomsten, eller

c) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om färden kommer att vara mindre än 48 timmar.

Artikel 5

Medverkande i de obligatoriska rapporteringssystemen

1. Fartyg som seglar in i ett område, där behörigheten innehas av en kustcentral som använder sig av ett av Internationella sjöfartsorganisationen godkänt obligatoriskt rapporteringssystem, skall i enlighet med tillämpliga regler och förfaranden medverka i systemet.

2. Fartygens rapporter skall som minimum omfatta de uppgifter som anges i bilaga I-1, vilket emellertid inte får påverka skyldigheten att lämna ytterligare uppgifter som medlemsstaten kräver i enlighet med IMO:s resolution A.851(20).

Artikel 6

Organisation av sjöfarten i tättrafikerade eller farliga områden

1. Fartyg som seglar in i ett område där en sjötrafiktjänst eller ett av Internationella sjöfartsorganisationen godkänt system för trafikorganisation under en medlemsstats ansvar har sitt behörighetsområde, skall i enlighet med tillämpliga regler och förfaranden utnyttja de tjänster som erbjuds och i förekommande fall följa de bestämmelser som gäller i området och de instruktioner som erhålls. För fartyg som seglar under tredje lands flagg är medverkan i sjötrafiktjänsten endast obligatorisk i områden som är belägna inom den berörda medlemsstatens territorialvatten.

2. Medlemsstaterna skall försäkra sig om att de sjötrafiktjänster och system för trafikorganisation som de ansvarar för förfogar över tillräcklig personal med erforderliga kvalifikationer och över tillräckliga kommunikations- och övervakningsresurser, och att de drivs i enlighet med tillämpliga IMO-direktiv.

Artikel 7

Automatiska identifieringssystem

1. Alla fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen skall i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II-1 vara utrustade med ett automatiskt identifieringssystem som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO och som kan användas för överföring av de uppgifter som anges i bilaga I-2.

2. Medlemsstaterna skall med beaktande av den tidsplan som anges i bilaga II-1 anskaffa den utrustning och de anläggningar på land som erfordras för att ta emot och utnyttja de uppgifter som anges i punkt 1.

Artikel 8

Utrustning för registrering av färddata (svarta lådor)

Fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen skall vara utrustade med en färdskrivare (svart låda) i enlighet med bestämmelserna i bilaga II-2. De undantag som eventuellt beviljats roro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artikel 4.1 d i rådets direktiv 1999/35/EG[10] skall upphöra att gälla samma dag som det här direktivet träder i kraft.

Färdskrivaren skall göra det möjligt att i säker och åtkomlig form lagra viktiga uppgifter om det berörda fartygets position, rörelse, fysiska tillstånd, befäl och kontroll, och att ställa dessa uppgifter till förfogande för den medlemsstat som medverkar i en utredning efter en olycka till sjöss.

AVDELNING II – ANMÄLAN AV FARLIGT ELLER FÖRORENANDE GODS OMBORD PÅ FARTYG (HAZMAT-DIREKTIVET)

Artikel 9

Avlastarens skyldigheter

Farligt eller förorenande gods får endast lämnas till transport eller lastas ombord på ett fartyg i en medlemsstats hamn om befälhavaren eller den ansvarige för transporten har mottagit en deklaration som anger de korrekta tekniska benämningarna för det farliga eller förorenande godset, eventuella UN-nummer, riskklass och mängd samt, om godset transporteras i andra transportbehållare än tankar, identifikationsnummer för dessa.

Det åligger avlastaren att förse befälhavaren eller den ansvarige för transporten med den i detta direktiv föreskrivna deklarationen och att se till att den skeppslast som lämnas till transport verkligen är den som har deklarerats i enlighet med första stycket.

Artikel 10

Anmälan från fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods

1. Operatören, agenten eller befälhavaren för ett fartyg som lämnar en hamn i en medlemsstat med farligt eller förorenande gods skall senast vid avgången lämna de uppgifter som avses i bilaga III till den av medlemsstaten anvisade behöriga myndigheten.

2 Operatören, agenten eller befälhavaren för ett fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen och är på väg till en hamn i gemenskapen eller en ankarplats inom en medlemsstats territorialvatten skall senast vid avresan från lasthamnen, eller så snart destinationshamnen är känd om denna information inte är tillgänglig vid avresan, lämna de uppgifter som avses i bilaga III till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där den första destinationshamnen eller ankarplatsen är belägen.

---

[10] EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

3. Medlemsstaterna får inrätta ett förfarande varigenom operatören, agenten eller befälhavaren för ett sådant fartyg som avses i punkterna 1 och 2 får tillstånd att lämna de uppgifter som avses i bilaga III till hamnmyndigheten i avrese- eller destinationshamnen i gemenskapen, beroende på vilket som är lämpligast.

   Förfarandet måste garantera att den behöriga myndigheten, vid behov, när som helst kan få tillgång till de uppgifter som avses i bilaga III. Den behöriga hamnmyndigheten skall i detta syfte bevara de uppgifter som avses i bilaga III så länge att de kan användas vid en olycka eller ett tillbud till sjöss. Hamnmyndigheten skall vidta nödvändiga åtgärder för att utan dröjsmål kunna tillhandahålla den behöriga myndigheten nämnda uppgifter i elektronisk form dygnet runt.

4. Fartygets operatör, agent eller befälhavare skall på elektronisk väg överlämna de uppgifter avseende lasten som avses i punkt 5 i bilaga III till hamnmyndigheten eller den behöriga myndigheten. Om EDI-meddelanden används för överföringen skall de format för Edifact-meddelanden som avses i bilaga IV användas.

5. Fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods via medlemsstaternas territorialvatten eller exklusiva ekonomiska zoner men som varken är på väg till eller från en hamn i gemenskapen skall till de kustcentraler som använder sig av ett sådant system för obligatorisk rapportering som avses i artikel 5.1 lämna uppgifter om mängd och IMO-klass för det farliga gods de transporterar.

Artikel 11

Elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaterna

Medlemsstaterna skall samarbeta för att se till att de nationella system som används för att förvalta de uppgifter som avses i bilaga III är sammankopplingsbara och driftskompatibla.

Kommunikationssystem som inrättas för tillämpningen av ovanstående stycke skall uppfylla följande kriterier:

– Datautbytet skall ske på elektronisk väg och medge mottagande och behandling av anmälningar som gjorts i överensstämmelse med artikel 10.

– Det skall vara möjligt att överföra uppgifter dygnet runt.

– Varje medlemsstat skall vara i stånd att utan dröjsmål till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat, på dennes begäran överlämna uppgifter om fartyget och farlig eller förorenande last ombord.

Artikel 12

Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta nationell regelbunden trafik mellan hamnar inom deras territorium från den skyldighet som föreskrivs i artikel 10 på följande villkor:

   – Det bolag som ansvarar för ovan nämnda regelbundna trafik skall upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.

   – För varje överfart skall de uppgifter som anges i bilaga III hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten vid begäran. Bolaget måste inrätta ett internt

system som garanterar att nämnda uppgifter, dygnet runt och utan dröjsmål, kan överföras i elektronisk form till den behöriga myndigheten på dennes begäran i enlighet med artikel 10.2.

2. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att villkoren i punkt 1 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre är uppfyllt skall medlemsstaterna omedelbart återkalla undantaget för de berörda bolaget.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna listan över de bolag och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt varje uppdatering av denna lista.

4. Om två eller fler medlemsstater berörs av internationell regelbunden trafik som drivs av ett enda bolag får de samarbeta för att bevilja undantag för bolaget i fråga i enlighet med de krav som anges i denna artikel.

AVDELNING III – ÖVERVAKNING AV RISKFARTYG OCH INGRIPANDE VID TILLBUD OCH OLYCKOR TILL SJÖSS

Artikel 13

Fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten

1. Fartyg som uppfyller nedan angivna kriterier skall betraktas som fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten eller ett hot mot miljön enligt detta direktiv:

   – Fartyg som har varit inblandade i sådan olyckor eller tillbud som avses i artikel 14.

   – Fartyg som har brutit mot anmälningskyldigheten enligt detta direktiv.

   – Fartyg som har brutit mot tillämpliga regler i de system för trafikorganisation och sjötrafiktjänster (VTS) som medlemsstaterna ansvarar för.

   – Fartyg avseende vilka det finns bevis eller starka sannolikhetsbevis för avsiktlig dumpning av olja eller andra överträdelser av Marpolkonventionen i vatten som står under en medlemsstats jurisdiktion.

   – Fartyg som har vägrats tillträde till gemenskapens hamnar eller rapporterats eller anmälts av en medlemsstat i enlighet med bilaga I-1 till direktiv 95/21/EG.

2. De kustcentraler som förfogar över relevanta uppgifter om de fartyg som avses i punkt 1 skall överlämna dessa till berörda kustcentraler i övriga medlemstater längs fartygets planerade rutt.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 skall medlemsstaterna, i överensstämmelse med internationell rätt, vidta lämpliga åtgärder gentemot sådana fartyg som avses i punkt 1, som de har identifierat eller som har rapporterats till dem av andra medlemsstater, i syfte att förebygga eller minska riskerna för säkerheten till sjöss eller havsmiljön. Medlemsstaterna skall, under iakttagande av bestämmelserna i direktiv 95/21/EG, företa alla kontroller eller ingripanden som de anser krävs för att konstatera eventuella överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv eller av relevanta bestämmelser i gällande internationella konventioner. De skall vid behov

underrätta den medlemsstat som tillhandahållit uppgifterna enligt punkt 2 om resultatet av de vidtagna åtgärderna.

Artikel 14

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss

1. För att kunna förebygga eller minska större risker för säkerheten till sjöss, säkerheten för personer och miljön skall befälhavaren på ett fartyg som befinner sig i en medlemsstats territorialvatten, exklusiva ekonomiska zon eller på öppet hav utanför medlemsstatens kust vara skyldig att omedelbart rapportera

   – varje tillbud eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, t.ex. kollision, grundstötning, haveri, fel eller motorstopp, översvämning eller förskjutning av lasten, alla typer av skrovdefekter eller svagheter i strukturen,

   – varje tillbud eller olycka som äventyrar navigationssäkerheten, t.ex. brister som kan påverka fartygets manöver- eller navigeringsförmåga, alla typer av defekter som påverkar framdrivningssystem eller roderutrustning, elgeneratorer, navigerings- eller kommunikationsutrustning,

   – varje situation som kan leda till förorening av en medlemsstats vatten eller kust, t.ex. uttömning eller risk för uttömning av förorenande produkter i havet samt varje kringdrivande föroreningsbälten, behållare eller förpackningar som iakttagits på havet.

2. Meddelandet enligt punkt 1 skall minst innehålla uppgifter om fartygets identitet, position, avresehamn, destination, eventuellt adress där uppgifter om lasten kan fås, antal personer ombord, detaljuppgifter om tillbudet samt sådana andra relevanta uppgifter som avses i IMO:s resolution A.851(20).

Artikel 15

Åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden

Om en medlemsstat, på grund av ytterst ogynnsamma väder- och sjöförhållanden, anser att det föreligger en allvarlig risk för föroreningar av miljön i den medlemsstatens eller någon annan medlemsstats havs- eller kustområden, skall den medlemsstaten med alla de erforderliga administrativa åtgärder som står till buds förbjuda fartyg som kan tänkas utgöra en sådan risk att lämna de hamnar som ligger i det berörda området.

Förbudet mot att lämna hamnen upphävs så snart det konstaterats att fartyget kan avgå utan att det medför någon allvarlig risk enligt första stycket.

Artikel 16

Åtgärder i samband med tillbud eller olyckor till sjöss

1. Vid sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 14 skall medlemsstaterna vidta alla erforderliga åtgärder, i enlighet med internationell rätt, för att se till att inte sjösäkerheten, människors säkerhet eller skyddet av havsmiljön äventyras.

   Bilaga 5 innehåller en förteckning (ej uttömmande) över de åtgärder som medlemsstaterna får vidta enligt denna artikel.

2. Fartygsoperatören, befälhavaren eller, i förekommande fall, lastägaren är skyldiga att samarbeta fullt ut med de nationella behöriga myndigheterna, på dessa myndigheters begäran, för att begränsa följderna av ett tillbud eller en olycka till sjöss.

3. Befälhavaren för ett fartyg som omfattas av Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) skall till bolaget anmäla varje tillbud eller olycka som inträffat till sjöss. Så snart bolaget fått anmälan skall det kontakta den behöriga kustcentralen och ställa sig till dennas förfogande så långt det är nödvändigt.

Artikel 17
Nödhamnar

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att det finns hamnar på deras territorium som kan ta emot fartyg i sjönöd. För detta ändamål skall de, efter samråd med berörda parter, utarbeta planer för respektive hamn som beskriver områdets särdrag, tillgängliga anordningar, drifts- och miljörelaterade krav samt rutiner för att använda sig av dessa planer då fartyg i nöd tas emot.

Planerna för att ta emot fartyg i sjönöd skall göras tillgängliga på begäran. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtas i enlighet med föregående stycke.

Artikel 18
Information mellan berörda parter

1. Den behöriga myndigheten i medlemsstaten i fråga skall då så är befogat sända ut ett radiomeddelande inom de berörda områdena om varje tillbud som anmälts enligt artikel 14.1 och information om varje fartyg som utgör ett hot mot annan sjöfart.

2 De behöriga myndigheter som informerats i enlighet med artiklarna 10 och 14 skall vidta lämpliga åtgärder för att när som helst kunna ställa denna information till förfogande då en behörig myndighet i en annan medlemsstat av säkerhetsskäl begär detta.

3. Varje medlemsstat där de behöriga myndigheterna, i enlighet med detta direktiv eller på annat sätt, informerats om förhållanden som innebär en risk eller ökar risken för att en annan medlemsstat kan utsättas för fara i vissa havs- och kustområden skall vidta alla de åtgärder som kan vara lämpliga för att så snart som möjligt informera andra berörda stater samt samråda med dessa om planerade åtgärder. I förekommande fall skall medlemsstaterna samarbeta för att enas om hur en gemensam åtgärd skall genomföras.

   Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är erforderliga för att fullt ut utnyttja de rapporter som fartygen är skyldiga att sända dem i enlighet med artikel 14.

AVDELNING IV - KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

Artikel 19
Utseende av behöriga organ och offentliggörande av en förteckning över dem

1. Medlemsstaterna skall utse de behöriga myndigheter, hamnmyndigheter och kustcentraler som skall ta emot anmälningar enligt detta direktiv.

2. Medlemsstaterna skall se till att sjöfartssektorn får tillräcklig information, bland annat genom nautiska publikationer, om de myndigheter och centraler som utsetts enligt punkt 1 och i förekommande fall om deras geografiska kompetensområde, samt om de förfaranden som gäller för anmälan av uppgifter enligt direktivet; vidare skall medlemsstaterna regelbundet uppdatera denna information.

3. Medlemsstaterna skall överlämna en förteckning till kommissionen över de organ som utsetts enligt punkt 1 och skall regelbundet uppdatera denna förteckning.

Artikel 20

Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen

1. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta för att uppnå följande mål:

a) Utnyttja de uppgifter som anmäls enligt detta direktiv på ett optimalt sätt, vilket bland annat innefattar utbyggnad av erforderliga telematikförbindelser mellan kustcentralerna och hamnmyndigheterna för att de skall kunna utbyta data om fartygens rörelser och planerade ankomst i hamnarna samt om deras last.

b) Bygga ut och effektivisera telematikförbindelserna mellan medlemsstaternas kustcentraler för att skaffa bättre information om trafiken och förbättra övervakningen av fartyg i transittrafik längs de europeiska kusterna, samt för att harmonisera och i största möjliga utsträckning förenkla de rapporter som fartygen är skyldiga att lämna under färd.

c) Öka räckvidden för det europeiska övervaknings-, kontroll- och informationssystem som används inom sjöfarten, för att utöka identifieringsmöjligheterna och övervakningen av fartyg som trafikerar europeiska vatten. Medlemsstaterna och kommissionen skall härvid samarbeta för att inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjötrafiktjänster och i förekommande fall lämpliga system för trafikorganisation, varvid allt detta skall underställas IMO för godkännande.

2. Den europeiska sjösäkerhetsbyrå som inrättas genom förordning ../../EG skall bidra till att följande mål uppnås:

– Underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen för att uppnå de mål som anges i punkt 1.

– Främja samarbetet mellan kuststater i de regioner som omfattas av detta direktiv.

– Förbättra sjöfartssektorn bättre information om de krav och förfaranden som föreskrivs i detta direktiv.

– Sammanställa en förteckning över behöriga organ som utsetts enligt artikel 19, uppgifter av betydelse om bolag som beviljats undantag enligt artikel 12, fartyg som enligt artikel 13 utgör tänkbara sjösäkerhetsrisker och all erforderlig information som rör genomförandet av detta direktiv, samt ställa denna information till förfogande för berörda parter.

– Bygga ut och utnyttja de informationssystem som erfordras för att uppnå de mål som anges i föregående strecksatser.

– Inrätta regionala centrum för att hantera den information som samlas in och utnyttjas i enlighet med detta direktiv, särskilt då för att trygga optimala trafikförhållanden i tättrafikerade eller för sjöfarten riskfyllda områden.

Artikel 21
Sekretess

Medlemsstaterna skall vidta erforderliga åtgärder för att garantera att de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv behandlas förtroligt och att de endast används för att förbättra sjösäkerheten och förhindra förorening från fartyg.

Artikel 22
Kontroll av direktivets genomförande och påföljder

1. Medlemsstaterna skall genom regelbundna och oanmälda kontroller verifiera att de telematiksystem som inrättats enligt detta direktiv fungerar, varvid särskilt gäller att de skall verifiera huruvida systemen uppfyller kravet på omedelbar mottagning och sändning, dygnet runt, av uppgifter som anmälts enligt artiklarna 10 och 12.

2. Medlemsstaterna skall i sin nationella lagstiftning fastställa de ekonomiska påföljder som skall ådömas operatörer, agenter, avlastare, ägare av lasten och fartygens befälhavare om de inte följer bestämmelserna i detta direktiv.

   De ekonomiska påföljder som avses i föregående stycke skall fastställas på en så hög nivå att de avskräcker personen i fråga från nya eller fortsatta överträdelser.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av andra åtgärder som är erforderliga för direktivets genomförande skall det ekonomiska påföljdssystem som inrättas av medlemsstaterna särskilt avse följande överträdelser av direktivet:

– Utebliven förhandsanmälan enligt artikel 4 innan fartyget anlöper hamnen.

– Utebliven obligatorisk rapportering till ett rapporteringssystem enligt artikel 5.

– Överträdelse av de regler som gäller för ett system för trafikorganisation eller bristande efterlevnad av de instruktioner som lämnats av en sjötrafiktjänst som utsetts av en medlemsstat enligt artikel 6.

– Avsaknad av eller brister hos det automatiska identifieringssystem ombord på fartyget som avses i artikel 7 eller den färdskrivare som avses i artikel 8.

– Utebliven eller oriktig deklaration från avlastaren enligt artikel 9.

– Bristande fullgörande av den anmälningsskyldighet som avses i artiklarna 10 och 12.

– Utebliven rapportering av ett tillbud, olycka eller annan händelse till sjöss enligt artikel 14.

– Avgång från en hamn i strid med artikel 15.

– Bristande samarbete med nationella myndigheter för att begränsa konsekvenserna av en olycka till sjöss, i enlighet med artikel 16.

4. Medlemsstaterna skall i enlighet med artiklarna 13 och 16 och punkt 2 i den här artikelnutan dröjsmål underrätta flaggstaten och andra berörda stater om de åtgärder som vidtagits beträffande fartyg som inte seglar under deras flagg.

5. När en medlemsstat i samband med sådana olyckor eller tillbud till sjöss som avses i artikel 16 konstaterar att bolaget inte har kunnat upprätta och upprätthålla en förbindelse med fartyget eller med de berörda tillsynsmyndigheterna, skall den därom underrätta den stat som har utfärdat ISM-certifikatet eller på vars vägnar det har utfärdats.

   När bristen är så allvarlig att bolagets säkerhetsorganisation inte kan anses uppfylla kravet om överensstämmelse skall den medlemsstat som har utfärdat överens-stämmelseintyget eller säkerhetsorganisationscertifikatet för fartyget omedelbart upphäva ISM-certifikatet för det berörda bolaget.

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 23
Ändringsförfarande

Det förfarande som fastställs i artikel 24 kan tillämpas för att

– i detta direktiv införa senare ikraftträdda ändringar av de tillämpliga internationella instrument som avses i artikel 2,

– ändra de skyldigheter och förfaranden som beskrivs i bilagorna med hänsyn till erfarenheterna av detta direktiv.

Artikel 24

Föreskrivande kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. Detta stycke skall tillämpas i enlighet med det föreskrivande förfarande som anges artikel 5 i beslut 1999/468/EG med hänsyn tagen till bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

Artikel 25

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2002. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 26

Rådets direktiv 93/75/EEG skall upphöra att gälla 24 månader efter det att detta direktiv har antagits.

Artikel 27

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 28

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den […]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA 1

Uppgifter som lämnats av fartygen i enlighet med avdelning I

1. Uppgifter som avses i artikel 5

- A – identifiering av fartyget (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer)
- C eller D: Position
- G – Avgångshamn
- I – Destinationshamn och beräknad tidpunkt för ankomst
- P – Last och, om det finns farligt gods ombord, kvantitet och IMO-klass
- W – Antalet personer ombord
- X – Övrig information
  - Adress för upplysningar om lasten
  - Typ och uppskattad volym bunkerbränsle för fartyg som fraktar mer än 5 000 ton bunkerbränsle.

2. Uppgifter som avses i artikel 7

- Identifiering av fartyget (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer)
- Typ av fartyg
- Position, kurs, fart och navigationsförhållanden
- Avgångshamn, destinationshamn och beräknad tidpunkt för ankomst
- Farligt gods ombord: ja/nej
- Om det finns farligt gods ombord – adress för upplysningar om lasten

3. Ändring av uppgifter som lämnats i enlighet med denna bilaga skall omedelbart anmälas av fartygets befälhavare till den berörda kustmyndigheten.

BILAGA 2

Bestämmelser om utrustningen ombord

I - Automatiska identifieringssystem (AIS)

1. Fartyg byggda från och med den 1 juli 2002

Passagerarfartyg oavsett storlek och alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 ton som är byggda från och med den 1 juli 2002 och som anlöper hamnar i gemenskapen omfattas av de bestämmelser angående utrustning som avses i artikel 7.

2. Fartyg byggda före den 1 juli 2002

Fartyg byggda före den 1 juli 2002 och som anlöper gemenskapshamnar omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 7 enligt följande tidsplan:

- Passagerarfartyg: senast den 1 juli 2003.
- Tankfartyg: senast i samband med den första inspektionen av säkerhetsutrustningen som görs efter den 1 juli 2003.
- Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet på minst 50 000 ton: senast den 1 juli 2004.
- Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet på minst 10 000 men mindre än 50 000 ton: senast den 1 juli 2005.
- Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet på minst 3 000 men mindre än 10 000 ton: senast den 1 juli 2006.
- Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet på minst 300 men mindre än 3 000 ton: senast den 1 juli 2007.

II – Färddator ("svart låda")

Fartyg inom följande kategorier skall, då de anlöper en gemenskapshamn, vara utrustade med en färddator (svart låda) som skall uppfylla driftsnormerna i IMO:s resolution A 861(20) samt provningsstandarden enligt Internationella elektrotekniska kommissionens (IEC) standard nr 61996:

– Passagerarfartyg byggda från och med den 1 juli 2002: senast det datum då direktivet träder i kraft.

– Andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton byggda från och med den 1 juli 2002: senast det datum då direktivet träder i kraft.

– Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002: senast den 1 januari 2004.

– Lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 20 000 ton: senast den 1 januari 2007.

– Lastfartyg med en bruttodräktighet på mellan 3 000 och 20 000 ton: senast den 1 januari 2008.

BILAGA 3

Uppgifter som skall lämnas i enlighet med artikel 10

1 Identifiering av fartyget (namn, signalbokstäver, IMO-nummer i förekommande fall).

2. Destinationshamn.

3. Avgångstid för fartyg som lämnar en hamn i en medlemsstat (artikel 10.1).

4. Beräknad tidpunkt för ankomst till destinationshamnen eller lotsstationen i enlighet med den behöriga myndighetens krav, och beräknad avgångstid från den hamnen (artikel 10.2).

5. Korrekta tekniska benämningar för det farliga eller förorenande godset, Förenta Nationernas (UN) nummer om sådana finns, IMO:s riskklasser i enlighet med IMDG-, IBC- och IGC-koderna, och i förekommande fall, fartygskategori enligt INF-koden, godsets kvantiteter och placering ombord och, om det fraktas i andra behållare än tankar, identifieringsnumren på dessa.

6. En bekräftelse på att det ombord finns en förteckning eller ett manifest eller en ändamålsenlig lastplan som närmare beskriver det farliga eller förorenande gods som transporteras och dess placering ombord på fartyget.

7. Adress för detaljerad information om lasten.

BILAGA 4
Elektroniska Edifact-meddelanden

De Edifact-meddelanden som avses i artikel 10.4 är följande:

- MOTREQ ("Vessel Data Request"): meddelande som skickas då uppgifter krävs om både ett särskilt fartyg och det farliga eller förorenande godset ombord.

- APERAK ("Application Acknowledgement"): meddelande om att uppgifterna om det berörda fartyget finns och kommer att överföras, eller att sådana uppgifter inte finns.

- VESDEP ("Vessel Movement Data"): meddelande med detaljerad information om det berörda fartygets rutt.

- IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): meddelande med detaljerad information om det transporterade farliga eller förorenande godsets egenskaper.

- BAPLIE ("Bayplan"): meddelande med information om godsets placering ombord.

BILAGA 5

Åtgärder som medlemsstaterna kan vidta då sjösäkerheten och miljön är hotad (vidtas i enlighet med artikel 16.1)

Vid ett tillbud eller en händelse av det slag som beskrivs i artikel 14 som drabbar ett fartyg som omfattas av detta direktiv, får den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten inom ramen för internationell rätt, om den anser att det är nödvändigt för att förhindra, mildra eller eliminera en allvarlig och överhängande fara för den egna kusten eller därmed sammanhängande intressen, för andra fartygs säkerhet, för säkerheten för besättningar, passagerare eller människor iland eller för att skydda den marina miljön, särskilt

- begränsa fartygets rörelser eller dirigera det att följa en viss rutt; detta krav skall inte åsidosätta befälhavarens ansvar för fartygets säkra framförande,
- anmoda befälhavaren på ett fartyg att inom viss tid undanröja risken för miljön eller sjösäkerheten,
- skicka ombord personal för att bedöma risken, hjälpa befälhavaren att åtgärda situationen och hålla den behöriga kustcentralen underrättad,
- uppfordra befälhavaren att gå till en nödhamn vid överhängande fara, eller
- beordra lotsning eller bogsering av fartyget.

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemenskapssystem för övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet.

2. BERÖRD BUDGETPOST

Del A (se § 10).

Del B (se § 7) – rubrik B2-702: Åtgärder för förberedelse, utvärdering och främjande av transportsäkerheten.

3. RÄTTSLIG GRUND

Säkerhet vid transporter till sjöss: Artikel 80.2 i fördraget

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

Att inrätta ett övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten i syfte att bättra förhindra och ingripa vid olyckor och föroreningsrisker utanför medlemsstaternas kuster.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse eller förlängning

Tills vidare

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

5.3 Förväntade inkomster

6. TYP AV UTGIFTER ELLER INKOMSTER

Driftsrelaterade och administrativa utgifter för uppföljning och övervakning av genomförandet av direktivet.

Den föreslagna åtgärden får endast ringa finansiella konsekvenser för gemenskapens budget, i huvudsak kostnader för anordnande av möten med medlemsstaternas sjöfartsexperter. Dessutom bör den europeiska sjösäkerhetsbyrån, i enlighet med de mål som anges i artikel 20.2, i princip åta sig att utföra en rad uppgifter i anslutning till genomförandet av direktivet

och också bära de därmed förbundna kostnaderna. För kännedom om de finansiella konsekvenserna av inrättandet av detta system hänvisas därför till den finansieringsöversikt som bifogas förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Den största delen av utgifterna bör i detta sammanhang finansieras via budgeten för Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Mötena med experter inom den berörda sektorn kan medföra vissa driftsrelaterade utgifter. Anslagen för dessa utgifter anges närmare i tabell 7.2 och kommer att omfattas av budgetpost B2.702.

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

Den totala kostnaden för åtgärden har beräknats genom att de enskilda kostnaderna har lagts ihop för varje år med början år n, då direktivet träder i kraft (se tabell 7.2).

De enskilda kostnaderna består av ett årligt belopp på 5 000 euro för att anordna i genomsnitt ett endagsmöte om året för experter från den berörda branschen. Dessutom förutses kostnader för offentliggörande av information och främjande av det europeiska systemet, särskilt i syfte att upplysa sjöfartsnäringen om skyldigheter och förfaranden i anslutning till genomförandet av direktivet. För detta ändamål kan 10 000 euro anslås redan det första året då direktivet genomförs. En uppdatering efter fem år (till en kostnad av 5 000 euro) kan också vara aktuell.

7.2 Driftskostnader för utredningar, experter etc. som ingår i del B i budgeten

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (i löpande priser)

	år n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och följande år	Totalt
– Expertmöten[11]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information och publikationer		0,010				0,005	0,015
Totalt		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[11] Kostnader som uppfyller kriterierna i kommissionens meddelande av den 22 april 1992 [SEK(92) 769].

7.3 Tidsplan åtagandebemyndiganden / betalningsbemyndiganden

miljoner euro

	år n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och följande år	Totalt
Åtagandebemyndiganden		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Betalningsbemyndiganden							
år n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 och följande budgetår		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Totalt		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

– Kontroll av att man följer förfarandena för inbjudan av medlemsstaternas experter till den föreskrivande kommitténs möten.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

– Särskilda mål: samband med det allmänna målet

Inrättande av ett system för samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen, vilket omfattar anordnande av möten med sjöfartsexperter, bland annat i syfte att förbereda utvidgningen av det europeiska systemet för övervakning och information på sjösäkerhetsområdet.

– Målgrupp: ange i förekommande fall målgrupp för varje enskilt mål; ange slutmottagarna av gemenskapens ekonomiska bidrag och berörda mellanled.

Förslaget medför inga ekonomiska bidrag.

9.2 Skäl för åtgärden

– Behov av gemenskapsfinansierat stöd, särskilt med beaktande av subsidiaritetsprincipen.

Förslaget medför inget gemenskapsfinansierat stöd. Det är emellertid möjligt att vissa medlemsstater, för att främja målen i direktivet, presenterar projekt avseende infrastruktur eller utrustning för förvaltningen av sjöfarten i hopp om att erhålla ekonomiskt stöd från gemenskapen. Det bör erinras om att olika projekt av den här typen redan har beviljats gemenskapsstöd inom ramen för de

fonder som inrättats för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet, eller från sammanhållningsfonden eller Feder.

– Val av tillvägagångssätt

* fördelar i förhållande till möjliga alternativ (jämförelse)

Ej relevant

* analys av eventuella liknande åtgärder på gemenskapsnivå eller nationell nivå

Ej relevant

* förväntade sidoeffekter och multiplikatoreffekter

Ej relevant

– Viktiga osäkerhetsfaktorer som kan påverka åtgärdens konkreta resultat

Inga påvisbara osäkerhetsfaktorer.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

– Valda indikatorer

* resultatindikatorer (för att mäta de aktiviteter som genomförts)

Kommissionen och den europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att tillhandahålla de huvudresurser som är nödvändiga.

* indikatorer på effekt i förhållande till målen

De viktigaste effektindikatorerna är de förslag som utarbetats gemensamt av kommissionen och medlemsstaterna för att komplettera och utvidga informations- och övervakningssystemet. I enlighet med gällande internationella regler bör dessa förslag underställas Internationella sjöfartsorganisationen för godkännande.

Den europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer också att ha till uppgift att följa upp och utvärdera effektiviteten när det gäller genomförandet av direktivet.

– Utvärderingar: metod och regelbundenhet

Hur ofta en utvärdering måste göras beror på den europeiska sjösäkerhetsbyråns verksamheter.

– Bedömning av erhållna resultat (vid förlängning eller förnyelse av en åtgärd)

De uppgifter som framkommer genom kontakterna mellan kommissionen och medlemsstaternas experter kommer tillsammans med byråns verksamhetsrapporter att ligga till grund för en bedömning av huruvida direktivet måste uppdateras eller ändras.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III DEL A I BUDGETEN)

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

De allmänna konsekvenserna av föreliggande förslag för del A i budgeten är begränsade. En regelbunden uppföljning av direktivets genomförande är nödvändigt. I detta ingår förberedelse av och deltagande i möten samt diverse åtgärder för samordning med medlemsstaterna. I övrigt skall en stor del av förvaltningsuppgifterna belasta den europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Typ av tjänster		Erforderlig personal för att förvalta åtgärden		varav		Period
		Fasta tjänster	Tillfälliga tjänster	Befintliga tjänster inom berört GD eller berörd enhet	Ytterligare tjänster	
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Tills vidare
Övriga resurser		-	-	-	-	-
Totalt		0,5	0,5	1,0	-	Tills vidare

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden, särskilt kostnader i samband med kommitté- och expertmöten

(euro)

Budgetpost (nr och rubrik)	Belopp	Beräkningsmetod
A 7031 (obligatoriska kommittéer)	9 750 €	Den föreskrivande kommitté som inrättas genom förordningen förväntas sammanträda i genomsnitt en dag per år för att diskutera särskilda frågor om genomförandet av direktivet. Ersättningen till regeringarnas experter för resekostnader i samband med mötena beräknas till i genomsnitt 650 euro/expert (x 15).
Totalt	9 750 €	

Denna kostnad under budgetpost A 7 kommer att täckas av medel från GD TREN:s allmänna anslag.

MOTIVERING

INLEDNING

1. Det nuvarande läget och aktuella problem

Ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp till följd av olyckor med oljetankfartyg är en viktig fråga i det övergripande regelverket om oljeförorening av havet och är därför något som Europeiska kommissionen fäster stor vikt vid. Kommissionen anser, såsom påpekas i meddelandet om säkerheten vid oljetransporter till sjöss av den 21 mars 2000 (KOM(2000) 142 slutlig), att även om det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet har fungerat relativt bra de senaste decennierna, så uppvisar det ändå en rad brister. Den mest angelägna bristen är att de nuvarande ansvarighets- och ersättningsgränserna är otillräckliga. Den senare tidens olyckor, främst tankfartyget Erikas förlisning och det påföljande oljeutsläppet i december 1999, visar tydligt att de befintliga gränserna inte räcker till. Följden kan bli att de som drabbas av ett oljeutsläpp inte får full ersättning. Det bidrar också till att ersättningens utbetalning försenas avsevärt. Kommissionen har därför beslutat att agera särskilt snabbt och att utveckla en mekanism för höjning av ersättningsgränserna för att på så sätt sörja för skälig ersättning vid framtida oljeutsläpp i Europa. De andra bristerna behöver också åtgärdas men är enligt kommissionens uppfattning inte lika brådskande. Vid sidan om ansvarighets- och ersättningsfrågan föreslår kommissionen också införandet av bestraffande påföljder för alla personer som medverkar vid oljetransport till sjöss och som konstaterats vara skyldiga till grov vårdslöshet.

2. Bakgrund

Oljetransport till sjöss är i sig själv en farlig verksamhet med avsevärda risker för den marina miljön. Hur stort hotet mot miljön från den snabba ökningen av tankfartygstrafiken och fartygens storlek verkligen är, blev uppenbart när det Liberiaflaggade tankfartyget Torrey Canyon med 120 000 ton dödvikt i mars 1967 gick på grund på Seven Stones-revet utanför Lands End i Storbritannien. Följden blev att 119 000 ton råolja läckte ut och orsakade svåra föroreningar utmed sydvästra Englands och norra Frankrikes kust.

Denna katastrof föranledde det internationella samfundet att inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utarbeta en rad instrument som syftade till att förbättra säkerheten på oljetankfartyg och öka skyddet av den marina miljön, bland annat genom två konventioner med detaljerade regler för ansvarighet och ersättning för föroreningsskada orsakad av oljetankfartyg.

1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1969 års ansvarighetskonvention), och 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (fondkonventionen) trädde i kraft 1975 respektive 1978. Genom dessa två konventioner infördes ett tvåstegssystem som bygger på en strikt, men begränsad ansvarighet för den registrerade fartygsägaren och på en fond finansierad av oljemottagarna. Fonden betalar ut kompletterande ersättning till dem som drabbats av föroreningsskada genom olja och som inte lyckats få full ersättning för skadan från fartygsägaren.

Hittills har detta system endast varit föremål för en enda ingående översyn. Denna gjordes i början av 1980-talet och ledde till 1984 års protokoll till de båda konventionerna, vilka dock aldrig trädde i kraft på grund av att de inte ratificerades av tillräckligt många oljemottagande

stater. I början av 1990-talet gjordes ett nytt försök att sätta i kraft ändringarna i fråga. Resultatet blev 1992 års protokoll, där man i princip upprepade 1984 års ändringar men ändrade kraven för ikraftträdandet. Dessa protokoll till 1969 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen trädde i kraft 1996. Alla EU-medlemsstater som gränsar till havet är numera parter till 1992 års protokoll utom Portugal, som håller på att slutföra ratificeringsförfarandet.

USA medverkar inte i detta internationella ansvarighets- och ersättningssystem. Olyckan med tankfartyget Exxon Valdez i Alaska 1989 stoppade diskussionen om USA:s eventuella anslutning till systemet. I stället beslöt USA att inom ramen för *Oil Pollution Act* ("lagen om oljeföroreningar") från 1990 utarbeta ett särskilt federalt ansvarighetssystem som ger enskilda stater möjlighet att införa strängare lagstiftning.

3. Sammanfattning av 1992 års internationella ansvarighets- och ersättningssystem

Det system som upprättades 1992 täcker föroreningsskada på grund av utsläpp av beständig olja från tankfartyg i de anslutna staternas kustvatten (upp till 200 sjömil från kusten). Systemet täcker förlust och skada, bland annat i fråga om egendom, och i viss utsträckning också ekonomiska förluster samt kostnader för återställande av miljön och förebyggande åtgärder, inbegripet saneringskostnader.

Det första ansvarighetssteget, dvs. fartygsägarens ansvarighet, regleras i 1969 års ansvarighetskonvention. Fartygsägarens ansvarighet är strikt och därmed inte beroende av fel eller vårdslöshet från dennes sida. Ägaren har normalt sett rätt att begränsa sin ansvarighet till ett belopp som är kopplat till fartygets dräktighet, för närvarande högst 90 miljoner euro för de största fartygen – för Erika inte mer än omkring 13 miljoner euro. Fartygsägaren mister rätten att begränsa sitt ansvar endast om det visas att denne genom "egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan genom förorening uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma". Enligt 1969 års ansvarighetskonvention är ägaren också skyldig att ha försäkring som täcker dennes ansvarighet. Talan om ersättning för skada får föras direkt mot försäkringsgivaren upp till gränsen för fartygsägarens ansvarighet. Genom att ansvarigheten uteslutande inriktas på fartygsägaren är det många andra parter, bland annat fartygets redare, operatör och befraktare, som uttryckligen slipper ansvarighet, om de inte gjort sig skyldiga till samma slags vårdslöshet som leder till att fartygsägare mister rätten att begränsa sitt ansvar.

Det system som föreskrivs i 1969 års ansvarighetskonvention kompletteras av den internationella oljeskadefonden, som inrättades genom fondkonventionen i syfte att kompensera de drabbade i de fall då fartygsägarens ansvarighet inte är tillräcklig för att täcka skadan. Den internationella oljeskadefonden får utnyttjas i tre fall. Det vanligaste fallet är när skadan överstiger fartygsägarens ansvarsbegränsning. Det andra fallet är när fartygsägaren kan åberopa någon av de befrielsegrunder som konventionen medger[12], och det tredje är när varken fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare har ekonomiska möjligheter att fullgöra

[12] Enligt artikel III.2 i 1969 års ansvarighetskonvention är ägaren inte ansvarig om denne visar att skadan
a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som icke kunnat förhindras, eller
b) i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller
c) i sin helhet orsakades av vårdslöshet eller annan försummelse av regering eller annan myndighet vid fullgörandet av en regeringen eller myndigheten åvilande skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

sina skyldigheter. Det högsta ersättningsbelopp som kan erhållas från den internationella oljeskadefonden är cirka 200 miljoner euro. Den internationella oljeskadefonden finansieras genom avgifter från bolag eller andra organ som tar emot olja transporterad till sjöss. Alla oljemottagare som är etablerade i stater anslutna till fondkonventionen bidrar alltså vid ett oljeutsläpp till ersättningen och till fondens förvaltningskostnader oberoende av var oljeskadan har uppkommit. Den internationella oljeskadefonden betalar inte ut någon ersättning, om oljeskadan orsakats av krigshandling eller utsläpp från krigsfartyg. Dessutom måste det visas att oljan kommer från ett tankfartyg.

De som drabbats av oljeutsläpp får begära ersättning direkt av den internationella oljeskadefonden, och i den mån fordringarna är berättigade och uppfyller de relevanta kriterierna betalar fonden ut ersättningen direkt till fordringsägaren. Om det totala beloppet för godkända fordringar överstiger den internationella oljeskadefondens högsta ersättningsgräns, minskas alla fordringar proportionellt. Fordringsägare får också väcka talan om ersättning vid domstol i den stat där skadan uppkom. Sedan upprättandet 1978 har den internationella oljeskadefonden ingripit i cirka 100 fall. Fordringarna har för det mesta legat inom ersättningsgränserna, och efter en egen prövning av fordringarnas giltighet har fonden därför kunnat ersätta dem fullt ut.

4. Bedömning av det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet

4.1 Bedömningskriterier

I sitt meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss fastställer kommissionen tre kriterier som måste beaktas när man överväger om ett ersättningssystem är tillfredsställande.

(1) Det bör ge de drabbade möjlighet att snabbt få ersättning utan omfattande och långdragna rättsliga förfaranden.

(2) Den övre gränsen för ersättning bör sättas tillräckligt högt för att täcka fordringar till följd av varje förutsebar katastrof som kan inträffa på grund av olyckor med oljetankfartyg.

(3) System bör vara utformat så att det bidrar till att avskräcka tankfartygsoperatörer och lastintressenter från att transportera olja i något annat fartyg än tankfartyg i oklanderligt skick.

Efter Erika-olyckan måste kommissionen granska det befintliga internationella systemet enligt 1969 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen enligt dessa kriterier. Kommissionen kom fram till att det internationella systemet uppfyller en del av kraven, men inte alla.

4.2 Ersättningsförfaranden

När det gäller hur snabbt ersättningen betalas ut och hur systemet fungerar i största allmänhet erkänner kommissionen att det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för förorening genom olja har en rad betydande fördelar, som bland annat kraftigt bidrar till att de drabbade får snabb ersättning vid olyckor, även om eventuellt flera parter i olika jurisdiktionsområden är inblandade. På grund av systemets uppbyggnad är det för fordringsägarna normalt inte svårt att ta reda på vem som är ansvarig, och de behöver heller inte visa att det föreligger fel eller vårdslöshet från fartygsägarens sida för att få ersättning. Tack vare kravet på obligatorisk försäkring och rätten att föra talan om skada direkt mot försäkringsgivaren är också frågor om fartygets flaggstat, ägarens nationalitet eller dennes

ekonomiska situation ovidkommande när det gäller att få ersättning inom de satta gränserna. Allt detta påskyndar handläggningen av fordringar och underlättar systemets allmänna förvaltning.

Även när det gäller fondens finansiering har det fastställts en relativt enkel mekanism för avgifterna från lastintressenterna. Den internationella oljeskadefondens utgifter fördelas på de stora mottagarna av råolja respektive tjock eldningsolja i de fördragsslutande staterna i proportion till den mängd olja som varje företag tagit emot. De mottagna oljemängderna rapporteras av regeringarna i de stater som är anslutna till den internationella oljeskadefonden, och på grundval av en beräkning av det följande årets utgifter kräver fonden sedan ut avgifterna direkt från oljemottagarna. Regeringarna ansvarar således inte för dessa betalningar, om de inte frivilligt åtagit sig ett sådant ansvar. Detta system har i allmänhet fungerat på ett tillfredsställande sätt, och det har normalt varit möjligt att få in de nödvändiga medlen inom rimlig tid. Det är dock fortfarande problem med en del stater som inte meddelar mängden på den mottagna oljan, vilket gör det svårt för den internationella oljeskadefonden att ta ut avgifter från oljemottagarna i staterna i fråga.

Med tanke på hur dynamiskt det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeutsläpp har utvecklats har det i allmänhet visat sig fungera väl. Större delen av de 100 fall av oljeutsläpp som handlagts av den internationella oljeskadefonden har reglerats på ett tillfredsställande sätt i den meningen att förfarandena för bedömning och utbetalning av ersättning har varit relativt smidiga. Fordringsägarna valde för det mesta att reglera sina fordringar direkt med den internationella oljeskadefonden, utan att koppla in någon domstol, vilket visar att man i hög grad litar på fonden när det gäller fordringarnas reglering.

Långt ifrån alla fall kunde emellertid lösas snabbt och smärtfritt. Vid de flesta, om inte alla, oljeutsläpp som hotade att överskrida den övre gränsen för ersättning försenades utbetalningen av ersättningen avsevärt, eftersom de slutliga kostnaderna för oljeutsläppet var oklara. Så fort det visar sig att summan av godkända fordringar eventuellt överstiger det tillgängliga ersättningsbeloppet, regleras fordringarna proportionellt, dvs. fordringsägarna får bara ut en viss procentsats av sina ersättningsbelopp till det att alla potentiella fordringar i samband med olyckan har anmälts och granskats, vilket normalt tar flera år. Vid stora oljeutsläpp, inte minst på grund av det missnöje med ersättningsförfarandet som följer, brukar dessutom de nationella domstolarna i högre grad medverka vid regleringen av fordringarna, vilket ofta innebär ytterligare komplikationer och förseningar. Vid stora oljeutsläpp har därför ersättningsförfarandena normalt varit både sammansatta och långsamma. Vid några av 1990-talets mest beryktade oljeutsläpp i Europa, som Aegean Sea (Spanien 1992), Braer (Förenade kungariket 1993) och Sea Empress (Förenade kungariket 1996), har sådana svårigheter uppstått, och fordringsägare, som lidit skada av utsläppen, vet än i dag inte om och när de kommer att få full ersättning. Inget tyder på att det blir annorlunda i Erikas fall.

Kommissionen anser att sådana förseningar när det gäller ersättningens utbetalning är oacceptabla. Kommissionen är dock medveten om att förfarandet tar längre tid ju större risken är att man når det tillgängliga maximala ersättningsbeloppet. Kommissionen anser därför att de oacceptabelt långa utbetalningstiderna för ersättningen inte så mycket beror på brister i själva ersättningsförfarandet utan snarare på att ersättningsgränserna är otillräckliga. En rad andra systemfaktorer som eventuellt försenar betalningarna eller på annat sätt försvårar ersättningen till de drabbade granskas för närvarande av en arbetsgrupp inom den

internationella oljeskadefonden[13]. Kommissionen deltar i detta arbete och hoppas att det leder till ytterligare åtgärder som förbättrar utsikterna för rättvis och snabb ersättning till de drabbade. Sammanfattningsvis är kommissionens uppfattning därför att det befintliga internationella ersättningssystemet, med några viktiga undantag, uppfyller det första kriteriet enligt vilket förfarandena för ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp måste vara skäliga.

4.3 Tillräckligt höga gränser

Det internationella systemets största brist är enligt kommissionens uppfattning att gränserna för ersättning är otillräckliga. Otillräckliga gränser leder till att de som drabbas av ett kostsamt oljeutsläpp eventuellt inte ersätts fullt ut trots att deras fordringar har godkänts. Rent principiellt kan detta ifrågasättas. Dessutom leder otillräckliga gränser som sagt nästan oundvikligen till ovisshet och förseningar i samband med fordringarnas reglering. Följden av otillräckliga gränser är därför att den som drabbas av ett stort oljeutsläpp sannolikt får senare och lägre ersättning än den som lider en liknande skada från ett mindre oljeutsläpp. Enligt kommissionens mening är detta svårt att motivera.

I samband med de cirka 100 oljeutsläpp som den internationella oljeskadefonden hittills har tagit hand om har det i ungefär tio fall uppkommit allvarliga tvivel om huruvida ersättningsgränserna är tillräckligt höga och fordringarna regleras tillräckligt snabbt. Denna siffra kan verka låg, särskilt med tanke på det stora antal oljeutsläpp från världens tankfartyg som inte alls föranleder ingrepp från den internationella oljeskadefonden, eftersom de regleras direkt med fartygsägaren enligt 1969 års ansvarighetskonvention i och med att summan av fordringarna inte överskrider fartygsägarens ansvarsbegränsning. Sant är också att de flesta problemfallen inträffade under tiden för det "gamla" systemet, alltså innan 1992 års protokoll trädde i kraft, då ju det högsta tillgängliga ersättningsbeloppet mer än fördubblades.

Sådana statistiska uppgifter saknar dock betydelse om man som kommissionen anser att skälig och snabb ersättning skall ges vid alla oljeutsläpp. Det är oacceptabelt att medborgare och andra som drabbats av de ibland dramatiska följderna av ett stort oljeutsläpp inte får full ersättning. De övre gränserna bör därför sättas så högt att de ger täckning för varje förutsebar katastrof. Hur långt det är mellan detta mål och det nuvarande läget visar det faktum att de nya gränsernas tillräcklighet allvarligt har ifrågasatts av båda de stora oljeutsläpp som inträffat sedan 1992 års system trädde i kraft (Nakhodka, Japan 1997 och, Frankrike 1999), trots att mängden olja som släpptes ut båda gångerna var relativt begränsad[14]. Fordringarna till följd av Erika-olyckan kommer förmodligen att avsevärt överstiga gränsbeloppet, vilket innebär att de drabbade måste förlita sig till frivilliga åtaganden från regeringens och de berörda oljebolagens sida för att ens få ersättning för de värsta skadorna. Kommissionen har svårt att förstå hur sådana ersättningsgränser skulle kunna betraktas som tillräckliga.

Att de befintliga gränserna är otillräckliga är föga överraskande med tanke på att de utarbetades i början av 1980-talet och alltså i Europa trädde i kraft mellan ungefär tolv och tjugo år senare, beroende på när medlemsstaterna ratificerade dem. Redan efter Erika-olyckan inleddes arbetet med att höja de befintliga gränserna i 1969 års ansvarighetskonvention och i fondkonventionen i enlighet med det särskilda förenklade ändringsförfarande som föreskrivs i

---

[13] De punkter som i detta sammanhang dryftas omfattar bland annat frågan om prioriterad behandling av vissa fordringar och en mer allmänn översyn av förfarandena för inlämning och handläggning av fordringar.

[14] Vid olyckan med tankfartyget Nakhodka släpptes ungefär 6 200 ton eldningsfotogen ut, medan Erikas utsläpp beräknas till cirka 19 000 ton tjock eldningsolja.

konventionerna. Beroende på en rad faktorer kan emellertid de nuvarande gränserna enligt detta förfarande för närvarande inte höjas med mer än drygt 50 %. De första besluten om en sådan höjning fattades i oktober 2000, och om ändringarna verkligen antas kommer de att bli tillämpliga tidigast från och med den 1 november 2003.

Kommissionen anser att en höjning av de befintliga gränserna med 50 %, vilket om tre år skulle tillgängliggöra totalt cirka 300 miljoner euro, inte räcker för att ge dem som drabbas av oljeutsläpp i Europa ett tillräckligt skydd. Kommissionen anser som sagt att varje förutsebar föroreningskatastrof bör täckas av ersättningssystemet, inte bara nu utan även under en överblickbar framtid. Det verkar som om den föreslagna höjningen inte ens skulle täcka alla fordringar till följd av Erika-olyckan.

Huruvida gränserna är tillräckligt höga måste också bedömas mot bakgrund av den typ av skador som systemet täcker. Om man utökar systemet till att omfatta fler skador, måste man givetvis också höja beloppen i motsvarande omfattning. Eftersom kommissionen, såsom förklaras nedan, anser att ersättningen för miljöskador bör höjas, är detta ännu ett argument för en avsevärd höjning av de totala ersättningsgränserna.

Ett allmänt tak på en miljard euro anses vara tillräckligt för att täcka varje förutsebar katastrof. Denna gräns stämmer bättre överens både med taket för USA:s federala *Oil Spill Liability Trust Fund* ("fond för ansvarighet vid oljeutsläpp") och med aktuell försäkringspraxis avseende fartygsägares ansvarsförsäkring gentemot tredje man när det gäller oljeutsläpp, som kan inträda när gränsen enligt 1969 års ansvarighetskonvention inte är tillämplig.

Sammanfattningsvis kan man säga att gränserna enligt 1969 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen är långt ifrån tillräckliga. För att säkerställa rimlig ersättning till de europeiska medborgarna vid oljespill och för att närma sig taket för USA:s oljeskadefond bör det högsta möjliga ersättningsbeloppet ligga på en miljard euro. Argumentet att sådana olyckor är osannolika kan enligt kommissionen inte motivera gränser som ligger under kostnaderna för fullt möjliga oljeutsläpp och som därför äventyrar en skälig ersättning till de drabbade.

4.4 Skyldigheter och ansvarighet

4.4.1 Allmänt

För att ett ansvarighets- och ersättningssystem skall kunna anses vara skäligt måste inte bara den ersättning som betalas ut vara skälig utan också de berörda aktörernas skyldigheter och ansvarighet vara rättvist fördelade. Om möjligt bör ett ansvarighetssystem dessutom bidra till att avskräcka alla aktörer från att medvetet ta risker som kan få förödande konsekvenser för människors liv och för miljön.

Enligt kommissionens uppfattning uppvisar det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för skada orsakad av oljeutsläpp en rad brister i detta hänseende. Så som ansvarighetssystemet är utformat ger det aktörerna få incitament att se till att olja transporteras i tankfartyg i oklanderligt skick. Det faktum att man fortsätter att använda fartyg i skrämmande dåligt skick för oljetransporter i Europa och annorstädes visar att varken transportörerna eller lastintressenterna i tillräcklig utsträckning avskräcks från sin oacceptabla praxis att medvetet erbjuda och använda undermåliga fartyg för oljetransport till sjöss.

Dessa brister utgörs bland annat av följande punkter, som samtliga är oförenliga med senare tids utveckling på internationell nivå och gemenskapsnivå när det gäller miljöansvar:

4.4.2 Tröskeln för fartygsägarens begränsningsrätt

Fartygsägarnas rätt att begränsa sin ansvarighet är nästan oantastlig. Fartygsägaren mister som sagt rätten att begränsa sitt ansvar endast om det visas att denne genom "egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan genom förorening uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma". Varken vårdslöshet eller grov vårdslöshet från ägarens sida uppfyller detta kriterium. Det är uppenbart att det under de flesta omständigheter är mycket svårt att överskrida denna tröskel. Visserligen har den citerade meningen sin motsvarighet i en rad andra konventioner om ansvarighet på sjöfartsområdet, men kommissionen kan inte se varför detta skulle motivera att man i ansvarighetssystemet för oljeutsläpp direkt övertar ett sådant oangripbart prövningskriterium för begränsningsrätten. Kommissionen anser att de utomordentliga risker som oljetransport till sjöss medför måste uppvägas av att det är svårare för fartygsägaren att begränsa sin ansvarighet.

Svårigheterna med näst intill oantastliga rättigheter förvärras ytterligare av de metoder som används för att fastställa fartygsägarens ansvarighet. Denna beräknas endast på grundval av fartygets storlek, utan hänsyn till sådana faktorer som lastens art och mängden olja som släppts ut. På grund av detta kunde exempelvis Erikas ägare åberopa rätten att begränsa sin ansvarighet till cirka 13 miljoner euro. Erikas ägare löpte mycket liten risk att förlora denna rätt hur denne än betedde sig före eller under olyckan.

I många av de miljöansvarighetssystem som utarbetats under 1990-talet har man i allt större utsträckning avskaffat ansvarighetsbegränsningen. Samma sak gäller för gemenskapens miljöansvarsordning, som håller på att utarbetas och som beskrivs i kommissionens vitbok om ersättningsansvar för miljöskador (KOM(2000) 66 slutlig). Normalt är dock bestämmelser om obegränsad ansvarighet inte kopplade till kravet på obligatorisk försäkring. När det gäller föroreningskällor på land torde detta inte ställa till med problem, eftersom det vanligtvis inte är svårt att identifiera den ansvariga personen och vidta rättsliga åtgärder mot denne. När det gäller förorening till sjöss är läget ett annat, eftersom förorenaren eventuellt kommer från en annan stat eller av andra skäl är svår att spåra. Obligatorisk försäkring och rätten att föra talan direkt mot försäkringsgivaren bidrar därför kraftigt till att skydda de drabbade. Att ansvarigheten i princip är obegränsad innebär dock inte nödvändigtvis att den helt måste täckas av en försäkring. Det är utan vidare tänkbart att ha ett system där försäkringskravet gäller en ersättningsbegränsad del där strikt ansvarighet gäller, medan ägaren själv får bära en obegränsad ansvarighet om denne orsakat skadan. Detta tillvägagångssätt väljs också i det nyligen antagna ansvarighetsprotokollet till Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av riskavfall[15]. Det bör dessutom påpekas att man till och med inom ramen för det internationella ersättningssystemet för oljeutsläpp fram till 1996 tillämpade en avsevärt mycket lägre tröskel för förlusten av begränsningsrätten genom 1969 års ansvarighetskonvention, nämligen "fel eller försummelse"

---

[15] Enligt 1999 års Baselprotokoll om ansvarighet och ersättning för skada orsakad av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av riskavfall gäller strikt ansvarighet upp till vissa minimibelopp som skall täckas av försäkring. Utan att den strikta ansvarigheten påverkas skall varje person enligt artikel 5 i protokollet vara ansvarig för skada som denne orsakat eller bidragit till genom bristande efterlevnad av konventionens genomförandebestämmelser eller uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller underlåtenhet. I artikel 12.2 i protokollet fastställs vidare att ansvarigheten enligt artikel 5 inte får begränsas ekonomiskt.

av ägaren själv. Såvitt bekant orsakade denna ordalydelse inga större svårigheter under de 25 år som det internationella ansvarighetssystemet för skada orsakad av oljeutsläpp var i kraft.

Kommissionen anser därför att den nuvarande tröskeln för förlusten av begränsningsrätten bör sänkas för att den bättre skall stämma överens med andra jämförbara system. Åtminstone bör bevis för grov vårdslöshet från fartygsägarens sida medföra obegränsad ansvarighet. Genom en sådan åtgärd skulle man skapa ett närmare samband mellan fartygsägarens ansvarighet och dennes beteende och därigenom sörja för både förebyggande och avskräckande effekter.

4.4.3 Skydd för andra parter än fartygsägaren

Ansvarigheten för oljeutsläpp är uteslutande inriktad på fartygsägaren. Fördelen med detta är att det står klart vem som är ansvarig part, vilket gör det lättare att avgöra mot vem man skall rikta sina ersättningsfordringar. Genom detta undviker man också att det sluts flera försäkringar, vilket i sin tur bidrar till högre teoretiska försäkringssummor. Den inriktning på en person som görs i 1969 års ansvarighetskonvention går dock ännu längre, eftersom man där uttryckligen förbjuder fordringar mot en rad andra aktörer (i synnerhet redare, operatör och befraktare), som mycket väl kan utöva lika mycket kontroll över transporten som den registrerade fartygsägaren. Dessa personer skyddas mot ersättningsfordringar om inte skadan "orsakades genom deras egna handlingar eller underlåtenhet uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma", vilket är samma kriterium som gäller för fartygsägarens förlust av rätten att begränsa sin ansvarighet. En rad viktiga aktörer kan därmed agera med vetskap om att de är nästan helt skyddade från fordringar på ersättning vid oljeutsläpp.

Kommissionen anser att man genom att skydda en rad viktiga aktörer på detta sätt motverkar ansträngningarna att försöka skapa en ansvarskänsla bland alla parter inom sjöfartsnäringen. Enligt kommissionens åsikt bör man därför i 1969 års ansvarighetskonvention upphäva den bestämmelse enligt vilken man inte får göra gällande ersättningsfordringar mot en rad viktiga aktörer som medverkar vid oljetransport till sjöss, och man bör, i den mån det anses vara nödvändigt att skydda vissa aktörer för att systemet skall fungera, åtminstone sänka tröskeln till samma nivå som ovan förordas i fråga om fartygsägaren. När det gäller genomförbarheten av en sådan åtgärd bör det även här påpekas att det system som gällde fram till 1996, då 1992 års protokoll trädde i kraft, föreskrev en mycket mindre snäv inriktning av ansvarigheten, eftersom man där endast uteslöt personer i ägarens tjänst eller företrädare för denne, och även dessa endast såvitt skadan inte orsakats genom deras eget fel eller försummelse.

4.4.4 Miljöskador

Det slags skador som täcks av det gällande systemet enligt 1969 års ansvarighetskonvention och den internationella oljeskadefonden är i första hand förlust av och skada på egendom och ekonomiska förluster. När det gäller miljöskador täcker systemet förebyggande åtgärder, inbegripet saneringskostnader, och "rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras". Miljöskadan som sådan ersätts inte, huvudsakligen på grund av att det är svårt att bedöma och kvantifiera detta slags skada.

Kommissionen är medveten om problemen med att täcka själva miljöskadan och anser att sådana skador bör vara kvantifierbara, kontrollerbara och förutsebara för att man skall undvika att systemets olika parter gör alltför olika tolkningar. Dessutom måste man sörja för överensstämmelse med bestämmelser om ersättning för miljöskador orsakade av andra föroreningskällor. Ur gemenskapsperspektiv finns det inget som motiverar stora skillnader mellan ersättningen för miljöskador beroende på om föroreningen härrör från ett

oljetankfartyg, något annat slags fartyg eller en fabrik på land[16]. Inom ramen för förslaget till direktiv om ersättningsansvar för miljöskador, som håller på att utarbetas, genomför kommissionen för närvarande en studie avseende värderingen av miljöskador vars resultat kan bidra till skadebedömningen i det direktivet. Utan att det påverkar framtida förslag i samband med en allmän gemenskapsordning för ansvarighet för miljöskador anser kommissionen att den nuvarande täckningen av kostnader för återställande skulle kunna utökas till att åtminstone omfatta kostnaderna för en bedömning av de miljöskador som olyckan orsakat och alternativt kostnaderna för att tillföra miljön sådana delar som motsvarar dem som skadats, då det inte anses vara möjligt att återställa den förorenade miljön[17]. Kommissionen kommer att se över sin ståndpunkt mot bakgrund av det förslag till gemenskapsordning för ersättningsansvar för miljöskador som håller på att utarbetas.

4.5 Slutsats

Av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet uppfyller det första bedömningskriteriet men uppvisar stora brister när det gäller de båda andra. Till dessa brister kommer som förvärrande omständighet att det enligt det internationella systemet uttryckligen är förbjudet att göra gällande ytterligare fordringar på ersättning utanför konventionssystemet. Detta innebär att det för gemenskapen vore mycket svårt att ålägga fartygsägaren eller någon av de skyddade parterna ytterligare individuellt ansvar utan att bryta mot de internationella konventionerna. Om man införde sådan individuell ansvarighet på gemenskapsnivå, skulle medlemsstaterna därför inte kunna genomföra gemenskapsbestämmelserna i fråga förrän de sagt upp konventionerna.

Kommissionen är medveten om att ett internationellt ansvarighets- och ersättningssystem har stora fördelar, både när det gäller enhetlighet och enkelhet och även i fråga om fördelningen av kostnaderna för oljeutsläpp mellan världens oljemottagare, oberoende av var olyckan inträffar. Kommissionen kommer därför fram till att åtgärder som skulle tvinga medlemsstaterna att dra sig ur det internationella systemet för närvarande skulle motverka sitt eget syfte. Kommissionen anser därför, såsom förklaras i kommissionens rapport till europeiska rådet i Biarritz (KOM(2000) 603 slutlig), att det krävs stora ansträngningar för att ändra konventionerna i den riktning som anges ovan och för att ta itu med de befintliga gränsernas otillräcklighet på gemenskapsnivå som omedelbar prioritet.

5. Föreslagna åtgärder

Det krävs en rad åtgärder för att förbättra det befintliga ansvarighets- och ersättningssystemet. Några av dessa måste vidtas på gemenskapsnivå, medan andra kräver handling på internationell nivå.

---

16 I sin vitbok om ersättningsansvar för miljöskador, anger kommissionen sin avsikt att i ett framtida instrument även täcka "skador på den biologiska mångfalden". Sådana skador skulle utgöras av stora skador på naturresurser som enligt EG:s lagstiftning skyddas i Natura 2000-områdena. I detta sammanhang anses det vara nödvändigt med ett system för värdering av naturresurserna (punkt 4.5.1 i dokument KOM(2000) 66 slutlig).

17 I artikel 2.8 i 1993 års Europaråds-konventionen om ansvarighet för skada orsakad av miljöfarlig verksamhet definieras återställandeåtgärder som rimliga åtgärder som syftar till att återställa eller sanera skadade eller förstörda delar av miljön, eller till att tillföra miljön likvärdiga delar, där så är rimligt. Enligt konventionen kan det i nationell lagstiftning fastställas vem som har rätt att vidta sådana åtgärder.

5.1 Upprättande av en kompletterande ersättningsfond i Europa

> Den mest angelägna frågan gäller höjningen av det befintliga systemets ersättningsgränser, eftersom de mer än något annat avgör huruvida de som drabbas av ett oljeutsläpp får skälig ersättning. För att lösa detta problem föreslår kommissionen att man utöver det befintliga internationella tvåstegssystemet inför ett tredje ansvarighetssteg i form av en kompletterande europeisk fond för ersättning av sådana internationellt godkända fordringar avseende oljeutsläpp i europeiska vatten som överstiger den internationella oljeskadefondens gräns.

Denna fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten (hädanefter kallad COPE-fonden) skulle alltså ställa ytterligare finansiella medel till förfogande i de fall där den internationella oljeskadefonden på grund av otillräckliga resurser inte kan ge full ersättning för fordringar som godkänts enligt det internationella systemet. Ersättningen från COPE-fonden skulle bygga på samma principer och regler som den nuvarande internationella oljeskadefonden, dock med ett tak som anses räcka för varje förutsebar katastrof, dvs. en miljard euro.

COPE-fonden kommer att finansieras av de europeiska oljemottagarna enligt samma förfaranden som gäller för avgifter till den internationella oljeskadefonden. De samlade avgifterna från Europas oljemottagare kommer därför att kunna användas för att täcka föroreningsskador i alla medlemsstater. Tanken med COPE-fonden är att garantera de europeiska medborgarna skälig ersättning fram till det att det internationella systemets gränser har höjts till en tillräckligt hög nivå. Förutom att de tillgängliga ersättningsbeloppen femfaldigas, kan COPE-fondens medel användas för att påskynda utbetalningen av full ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp i Europa. Med hjälp av dessa medel kan man reglera fordringar så snart de godkänts, utan att man behöver vänta på att förfarandet för fastställandet av de slutliga kostnaderna för olyckan har slutförts och på att den proportionella regleringen enligt det internationella systemet har retts ut (se avsnitt 4.2). På så sätt skulle de drabbade kunna få full ersättning tidigare, medan den internationella oljeskadefonden och COPE-fonden bilateralt skulle sköta den avslutande finansiella regleringen när de totala kostnaderna blir kända. COPE-fondens utformning gör att den endast aktiveras när ett oljeutsläpp i EU:s vatten överskrider eller hotar att överskrida de internationella övre gränserna för ersättning.

5.2 Åtgärdande av andra brister i det internationella systemet inom ramen för IMO

För att skapa ett närmare samband mellan de olika berörda parternas ansvarighet och deras beteende anser kommissionen att man parallellt bör göra en noggrann översyn av det befintliga systemet.

De brister som beskrivs i avsnitt 4 kan enligt kommissionens bedömning avhjälpas på det internationella planet. De första stegen i denna riktning har faktiskt redan tagits. Enligt kommissionens uppfattning torde detta arbete till slut leda till ändringar i de befintliga rättsliga instrumenten i form av avsevärt mycket högre gränsbelopp och framsteg vad gäller de brister som nämns i avsnitt 4.4, samtidigt som man bevarar systemets användarvänlighet för dem som söker ersättning.

Kommissionen uppmanar därför rådet att så snart som möjligt gå vidare i denna fråga och att arbeta för en ingående översyn av det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet. Gemenskapen bör bland annat till IMO respektive den internationella oljeskadefonden framställa begäran om följande ändringar i ansvarighetskonventionen:

– Fartygsägarens ansvarighet skall vara obegränsad om det bevisas att föroreningsskadan orsakades av grov vårdslöshet från dennes sida.

– I artikel 3.4 c i ansvarighetskonventionen skall den bestämmelse upphävas enligt vilken man inte får göra gällande anspråk på ersättning för skada genom förorening mot fartygets redare, operatör och befraktare.

– Ersättningen för miljöskador bör ses över och utökas i enlighet med jämförbara ersättningssystem i gemenskapslagstiftningen.

Bortsett från åtgärder för förbättring av det befintliga internationella ansvarighetssystemet för skada orsakad av oljeutsläpp krävs det framsteg med avseende på ordningen för ansvar och skadeersättning i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. En internationell konvention om detta antogs 1996 men har inte ratificerats av någon av medlemsstaterna och är inte i kraft[18]. Förlisningen av kemikalietankern Ievoli Sun utanför Kanalöarna den 31 oktober 2000 var den senaste i raden av olyckor som visar hur otillfredsställande läget är när det gäller regleringen av ansvarighet och ersättning för skada orsakad av andra farliga ämnen än olja. Denna fråga måste prioriteras på internationell och europeisk nivå.

Om man inte lyckas förbättra de internationella reglerna för ansvarighet och ersättning på lämpligt sätt, kommer kommissionen att föreslå gemenskapslagstiftning om införande av en gemenskapsordning för ansvarighet och ersättning vid förorening till sjöss.

5.3 Nationell lagstiftning om påföljder för grov vårdslöshet

Kommissionen är medveten om att ansvarighetsbestämmelser i sig endast i begränsad utsträckning påverkar det individuella ansvarstagandet av dem som bidrar till oljeutsläpp. Detta gäller framför allt om det går att försäkra sig mot ansvarigheten, vilket normalt är fallet.

För att komplettera de åtgärder i fråga om ansvarighet och ersättning som beskrivs ovan föreslår kommissionen därför i enlighet med punkt 5.b.iv i sitt meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss (KOM(2000) 142 slutlig) att man i förordningen inför en artikel om ekonomiska påföljder eller sanktioner för alla personer som medverkar vid oljetransport till sjöss och som konstaterats vara skyldiga till grov vårdslöshet. Detta är en straffåtgärd som alltså inte hänger ihop med skadeersättningen. Tanken är snarare att i hela gemenskapen införa sanktioner som kan ha en avskräckande effekt på dem som medverkar vid oljetransport till sjöss.

[18] Följande stater har undertecknat 1996 års konvention om ansvar och skadeersättning i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen: Kanada, Danmark, Finland, Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige och Förenade kungariket. Endast Ryska federationen har ratificerat den.

SKÄL FÖR VALET AV RÄTTSAKT: FÖRORDNING

Enligt fördraget skall en gemensam transportpolitik fastställas, och åtgärderna för genomförandet av denna politik omfattar åtgärder för att förbättra säkerheten och miljöskyddet vid sjötransporter. Till dessa åtgärder hör skälig ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp och sanktioner mot grov vårdslöshet vid oljetransport till sjöss.

Visserligen finns det internationella konventioner om ansvarighet och ersättning för skada orsakad av oljeutsläpp, till vilka alla berörda medlemsstater är eller snart kommer att bli parter, men den senaste tidens olyckor, framför allt förlisningen av Erika 1999, visar att mekanismerna inte räcker till för att garantera de drabbade skälig ersättning.

Enligt förordningen skall det upprättas en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten (COPE-fonden). Endast de medlemsstater som är kust- och hamnstater berörs direkt av fonden. Österrike och Luxemburg berörs endast indirekt av denna del av förslaget.

Med tanke på att det redan finns ett relativt väl fungerande internationellt ersättningssytem för oljeutsläpp får man höjda ersättningsgränser enklast genom att man bygger vidare på och kompletterar det internationella systemet. På så sätt slipper man också dubbelarbete och onödig administration. COPE-fonden bygger därför till stor del på de förfaranden och den bedömning som tillämpas inom ramen för det internationella systemet. För att systemet skall vara effektivt krävs det ett visst informationsutbyte mellan den föreslagna europeiska fonden och den internationella oljeskadefonden, antingen löpande eller från fall till fall.

Ett oljeutsläpp kan orsaka enorm skada. Vid olyckor där de internationella ersättningsgränserna överskrids får de drabbade inte full ersättning enligt det befintliga internationella systemet. Genom att gemenskapen vidtar åtgärder på detta område och upprättar en fond med bidrag från alla medlemsstaters oljemottagare förbättras de drabbades möjligheter att få full ersättning vid oljeutsläpp i europeiska vatten. Det högsta tillgängliga ersättningsbeloppet kommer att höjas från nuvarande 200 miljoner euro till en miljard euro. Dessutom kommer kostnaderna för oljeutsläpp i EU:s vatten att fördelas mellan alla EU-kuststater.

Det konkreta mervärdet av den föreslagna åtgärden är alltså att det tillgängliga ersättningsbeloppet femfaldigas jämfört med de befintliga beloppen, genom vilket man mycket bättre tryggar skälig ersättning och sprider riskerna för oljeutsläpp bland gemenskapens samtliga kuststater. En annan fördel är att dessa ytterligare medel kan användas för att inom ramen för den internationella oljeskadefonden påskynda ersättningen till dem som drabbas av oljeutsläpp i Europa genom att man betalar ut förskottsbetalningar så snart fordringarna har granskats och godkänts av den internationella oljeskadefonden.

För upprättandet av en ersättningsfond för oljeutsläpp krävs lagstiftning. De parter som skall finansiera fonden, dvs. de europeiska oljemottagarna, kommer knappast att betala några större bidrag om de inte är skyldiga att göra så enligt lag. Dessutom är det omöjligt att genomföra bestämmelser om avgifter till och ersättningsbetalningar från fonden på ett enhetligt och harmoniserat sätt, om bestämmelserna inte är identiska i alla medlemsstater och för alla berörda parter. Harmoniserade regler bidrar därför kraftigt till att säkerställa ett enhetligt genomförande av skyldigheterna. Det är därför nödvändigt att genom en förordning sörja för en enhetlig tillämpning av dessa bestämmelser.

FÖRORDNINGENS INNEHÅLL

Genom den föreslagna förordningen kompletteras det befintliga internationella tvåstegssystemet för ansvarighet och ersättning för föroreningsskada orsakad av tankfartyg på grundval av 1969 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen, och upprättas en kompletterande europeisk fond, COPE-fonden, som skall ersätta dem som drabbas av oljeutsläpp i europeiska vatten. De drabbade får ersättning från COPE-fonden endast om deras fordringar bedömts vara berättigade och de inte har kunnat få full ersättning enligt det internationella systemet på grund av att ersättningsgränserna är otillräckliga.

Ersättningen från COPE-fonden bygger på samma principer och regler som den internationella fonden, dock med ett tak som torde räcka för varje förutsebar katastrof, dvs. en miljard euro.

COPE-fonden kommer att finansieras av de europeiska oljemottagarna. Varje person i en medlemsstat som tar emot mer än 150 000 ton råolja eller tjock eldningsolja per år måste betala en avgift till COPE-fonden i proportion till den mängd olja som tagits emot. På så sätt blir det snarare oljeindustrin, och indirekt kanske de som konsumerar oljeprodukter, och inte så mycket skattebetalarna som bär kostnaderna för stora oljeutsläpp i Europa.

COPE-fonden aktiveras endast när en olycka i EU:s vatten överskrider eller hotar att överskrida den internationella oljeskadefondens övre gräns för ersättning. Om ingen sådan olycka inträffar, utkrävs inga avgifter till COPE-fonden.

COPE-fonden kommer att företrädas av kommissionen. Alla större beslut om COPE-fondens verksamhet kommer att fattas av kommissionen i samarbete med COPE-fondens kommitté, som är en förvaltningskommitté enligt artikel 4 i rådets beslut 1999/468/EG.

Den föreslagna förordningen omfattar en artikel genom vilken det införs ekonomiska påföljder för alla personer som medverkar vid oljetransport till sjöss och som gör sig skyldiga till grov vårdslöshet.

KOMMENTARER TILL ARTIKLARNA

Artikel 1

Syftet med förordningen är att sörja för skälig ersättning för föroreningsskada i EU:s vatten orsakad av olyckor med oljetankfartyg. I förordningen tas därför främst den fråga upp som enligt kommissionen är den mest angelägna när det gäller det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för skada orsakad av oljeutsläpp, dvs. de otillräckliga ersättningsgränserna. Andra brister i systemet kommer, åtminstone inledningsvis, att avhjälpas på annat sätt på internationell nivå. Ett särskilt syfte med förordningen är införandet av ekonomiska påföljder för personer som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller underlåtenhet bidrar till oljeutsläpp (artikel 10).

Artikel 2

I denna artikel definieras förordningens geografiska tillämpningsområde. Det omfattar föroreningsskada inom ett område på upp till 200 sjömil från kusten. Området motsvarar det som gäller för det internationella systemet, vilket är av stor betydelse med tanke på den mycket nära kopplingen mellan förordningen och det systemet.

Artikel 3

I artikel 3 definieras förordningens viktigaste begrepp, i huvudsak på samma sätt som de mest relevanta begreppen i 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, och 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, ändrad genom 1992 års protokoll till denna.

Det skulle kunna hävdas att en del av dessa definitioner är överflödiga, eftersom den nära kopplingen mellan den föreslagna rättsakten och det internationella ersättningssystemet fastställs på annan plats i förordningen. För att skapa rättslig klarhet upprepas emellertid de internationella definitionerna beträffande de viktigaste berörda parternas skyldigheter i artikel 3.

Artikel 4

Genom artikel 4 upprättas COPE-fonden och dess viktigaste uppgifter fastställs.

Artikel 5

Denna artikel är en av förordningens viktigaste, eftersom den reglerar när och hur COPE-fonden skall betala ut ersättning.

I punkterna 1 och 2 fastställs den nära kopplingen till den internationella oljeskadefonden. Denna koppling innebär i huvudsak att ersättning från COPE-fonden endast kommer på fråga, om de som drabbats av ett oljeutsläpp i europeiska vatten visserligen har fått sina fordringar godkända av den internationella oljeskadefonden men inte har kunnat få full ersättning på grund av att summan av godkända fordringar överstiger det ersättningsbelopp som finns tillgängligt enligt fondkonventionen.

Enligt punkt 3 måste alla beslut om utbetalning av ersättning från COPE-fonden godkännas av kommissionen, som härvid biträds av COPE-fondens kommitté. Om kommissionen inte kan godkänna en fordring, betalas ingen ersättning ut.

Normalt är det emellertid tänkt att de fordringsägare som uppfyller kraven enligt punkterna 1 och 2 skall få ersättning från COPE-fonden. Det viktigaste undantaget fastställs i punkt 4, som ger kommissionen ett visst handlingsutrymme i fråga om omfattningen av den kostnadsersättning som skall betalas ut till dem som varit närmast inblandade i olyckan. Genom detta ser man till att de inblandades rätt till ersättning är knutet till deras faktiska agerande. Å andra sidan vill man bevara möjligheten att betala ut ersättning till de personer som varit närmast inblandade i olyckan. Annars skulle fartygsägare, befraktare och andra viktiga parter, som normalt är de som lättast kan ingripa efter en olycka, avskräckas från att försöka begränsa skadan.

I punkt 5 fastställs COPE-fondens högsta ersättningsbelopp till en miljard euro, i vilket ingår den del som betalats enligt 1992 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen. Detta torde räcka för att täcka full ersättning för varje förutsebar olycka med oljetankfartyg. Dessutom motsvarar beloppet det aktuella ersättningstaket för USA:s oljeskadefond.

För det mycket osannolika fall att gränsen på en miljard euro överskrids fastställs i punkt 6 att ersättningen skall betalas ut proportionellt. I praktiken skulle detta betyda att varje fordringsägare bara får en viss procentuell andel av sin godkända fordring betald. Denna procentuella andel är i så fall densamma för alla fordringsägare.

Artikel 6

Artikel 6 gäller COPE-fondens inkomster. Avgifter till COPE-fonden måste endast betalas om en olycka i EU:s vatten är så allvarlig att den överskrider eller hotar att överskrida den internationella oljeskadefondens övre gräns för ersättning.

Genom förordningen bekräftas därmed den befintliga praxis för avgifter till den internationella oljeskadefonden, som ju har visat sig fungera, och fastställs därför att de personer som är skyldiga att betala avgifter till den internationella oljeskadefonden också är skyldiga att bidra till COPE-fonden. Avgiftssystemet bygger på den mängd olja som varje oljemottagare har tagit emot, dvs. avgiften till COPE-fonden är proportionell till mängden mottagen olja. Oljemottagarna betalar sina avgifter direkt till kommissionen.

Den tid inom vilken avgiften skall betalas är relativt kort, vilket är motiverat med tanke på hur viktigt det är att ha tillräckliga medel tillgängliga så snart som möjligt efter det att en olycka har inträffat och den internationella oljeskadefonden har granskat de därmed sammanhängande fordringarna.

För att se till att COPE-fonden inte orättmätigt uppbär pengar fastställs i punkt 9 att man till bidragsgivarna skall återbetala ett eventuellt överskott som härrör från en viss olycka och som inte har använts för att ersätta skada i samband med den olyckan eller i något annat syfte som direkt sammanhänger med denna.

I punkt 10 fastställs att de medlemsstater som inte uppfyller sina skyldigheter avseende COPE-fonden skall ersätta COPE-fonden den ekonomiska förlust som följer av detta.

Artikel 7

I artikel 7 fastställs COPE-fondens regressrätt. COPE-fonden får således åtminstone delvis utkräva ersättning för utgifter som åsamkats denna genom att föra talan mot någon av de parter som varit inblandade i olyckan, såvitt detta inte är förbjudet enligt de internationella konventionerna.

Artikel 8

Enligt artikel 8 är det kommissionen som skall företräda COPE-fonden. Kommissionen åläggs en rad uppgifter som måste utföras för att fondens verksamhet skall fungera.

Artikel 9

När det gäller fondens förvaltning skall enligt denna artikel COPE-fondens kommitté biträda kommissionen, vilket innebär att det är kommissionen som i enlighet med det vanliga kommittéförfarandet fattar de viktigaste besluten om COPE-fondens förvaltning. COPE-fondens kommitté är en förvaltningskommitté enligt artikel 4 i rådets beslut 1999/468/EG[19]. Eftersom COPE-fondens kommitté måste fatta brådskande beslut, fastställs den tid inom vilken rådet måste handla till en månad.

Artikel 10

I artikel 10 fastställs ekonomiska påföljder eller sanktioner för alla personer som medverkar vid oljetransport till sjöss och som konstaterats vara skyldiga till grov vårdslöshet. Detta är en straffåtgärd som alltså inte hänger ihop med skadeersättningen. Genom att artikeln avser alla oljeutsläpp till sjöss omfattar den, i motsats till förordningen i övrigt, oljeutsläpp från alla slags fartyg, oberoende av om de är oljetankfartyg. Vad för slags sanktioner som exakt skall tillämpas i detta syfte (straffrättsliga eller administrativa påföljder, skadestånd i bestraffande syfte, s.k. *punitive damages*, eller dylikt) fastställs inte, eftersom man vill ge medlemsstaterna möjlighet att tillämpa det slags sanktioner som bäst passar inom ramen för deras lagstiftning.

Artikel 11

Inga kommentarer.

[19] I rådets beslut av den 28 juni 1999 fastställs de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter, EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2000/0326 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om upprättandet av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten och om därmed förbundna åtgärder

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 80.2 och 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[20],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[21],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[22],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[23], och

av följande skäl:

(1) Man måste sörja för skälig ersättning till personer som drabbas av förorening på grund av att olja läcker eller släpps ut från tankfartyg i europeiska vatten.

(2) En rad viktiga garantier i detta hänseende inrättas genom det internationella ansvarighets- och ersättningssystem för skada orsakad av oljeutsläpp från fartyg som fastställs i 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, och 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, ändrad genom 1992 års protokoll till denna.

(3) Det högsta ersättningsbeloppet enligt det internationella systemet anses vara otillräckligt för att fullt ut täcka kostnaderna för olyckor med oljetankfartyg i Europa.

(4) Ett första steg mot ett förbättrat skydd för dem som drabbas av oljeutsläpp i Europa är att avsevärt höja det högsta möjliga ersättningsbeloppet vid sådana utsläpp. Detta kan ske genom att man kompletterar det internationella systemet genom en europeisk fond som betalar ersättning till fordringsägare som inte har kunnat få full ersättning enligt det internationella ersättningssystemet på grund av att summan av godkända fordringar överstiger det ersättningsbelopp som finns tillgängligt enligt fondkonventionen.

---

20 EGT C , , s. .
21 EGT C , , s. .
22 EGT C , , s. .
23 EGT C , , s. .

(5) För att undvika osäkerhet för dem som söker ersättning och för att undvika ineffektivitet och dubblering av arbete som redan utförts av den internationella oljeskadefonden måste en sådan europeisk oljeskadefond bygga på samma regler, principer och förfaranden som den internationella oljeskadefonden.

(6) Enligt principen om att förorenaren betalar bör kostnaderna för oljeutsläpp bäras av de företag som medverkar vid oljetransport till sjöss.

(7) Med hjälp av harmoniserade gemenskapsbestämmelser om utökad ersättning vid oljeutsläpp i Europa kommer kostnaderna för sådana oljeutsläpp att fördelas mellan gemenskapens samtliga kuststater.

(8) Detta uppnås bäst genom en ersättningsfond på gemenskapsnivå (COPE-fonden) som bygger på det befintliga internationella systemet.

(9) Såvitt internationell lagstiftning tillåter det bör COPE-fonden kunna återkräva utbetalade belopp från de parter som varit inblandade i oljeutsläppen.

(10) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av denna förordning är förvaltningsåtgärder i den mening som avses i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[24], vilket innebär att dessa åtgärder måste antas genom det förvaltningsförfarande som anges i artikel 4 i det beslutet.

(11) Eftersom skälig ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp inte räcker för att få de olika operatörerna inom branschen för oljetransport till sjöss att iaktta nödvändig aktsamhet, krävs det särskilda bestämmelser om ekonomiska påföljder för varje person som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller underlåtenhet bidrar till en olycka.

(12) Med tanke på subsidiaritetsprincipen är en förordning från Europaparlamentet och rådet det rättsliga instrument som lämpar sig bäst, eftersom en förordning är bindande i sin helhet och direkt tillämplig i alla medlemsstater, vilket minimerar risken för att instrumentet tillämpas på olika sätt i olika medlemsstater.

(13) När det gäller de aktörer som medverkar vid oljetransport till sjöss bör man, parallellt med åtgärderna enligt denna förordning, även se över det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för skada orsakad av oljeutsläpp i syfte att skapa ett närmare samband mellan dessa aktörers skyldigheter och handlingar och deras ansvarighet. I synnerhet bör fartygsägarens ansvarighet vara obegränsad om det kan visas att föroreningsskadan orsakades av grov vårdslöshet från dennes sida. Vidare bör ansvarighetssystemet inte uttryckligen skydda en rad andra aktörer som på ett avgörande sätt medverkar vid oljetransport till sjöss. Dessutom bör man se över och utöka ersättningen för de egentliga miljöskadorna i enlighet med jämförbara ersättningssystem i för gemenskapslagstiftningen.

---

[24] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Syfte

Syftet med denna förordning är dels att sörja för skälig ersättning för föroreningsskada i EU:s vatten orsakad av oljetransport till sjöss genom att man på gemenskapsnivå kompletterar det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet, dels att införa ekonomiska påföljder för varje person som konstaterats ha bidragit till oljeutsläpp, där detta skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller underlåtenhet.

Artikel 2
Räckvidd

Denna förordning skall tillämpas på

1. föroreningsskada som uppkommit

    a) inom en medlemsstats territorium, inbegripet dess territorialvatten, och

    b) inom en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med internationell rätt, eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, inom ett område utanför och angränsande till den statens territorialvatten, vilket har bestämts av den staten i enlighet med internationell rätt och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts,

2. förebyggande åtgärder, var de än vidtas, för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Artikel 3
Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *1992 års ansvarighetskonvention:* 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

2. *fondkonventionen:* 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, ändrad genom 1992 års protokoll till denna.

3. *olja:* varje beständig mineralolja som innehåller kolväte, som råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja, som finns ombord på ett fartyg som last eller i fartygets bränsletankar.

4. *avgiftspliktig olja:* råolja och eldningsolja i enlighet med definitionerna i punkterna a och b nedan:

    a) *råolja:* varje flytande kolväteblandning som förekommer i naturligt tillstånd i jorden, oberoende av om den är behandlad för att bli tjänlig för transport. Uttrycket inbegriper också råoljor från vilka vissa destillationsprodukter har

avlägsnats (ibland benämnda "topped crudes") eller till vilka har tillsatts vissa destillationsprodukter (ibland benämnda "spiked crudes" eller "reconstituted crudes").

b) *eldningsolja:* tunga destillat eller rester av råolja eller blandningar av sådana produkter, som är avsedda för användning som bränsle för framställning av värme eller kraft och som är av en kvalitet som motsvarar den som av *American Society for Testing and Materials* betecknas eldningsolja nr 4 (beteckning D 396-69) eller tjockare.

5. *ton:* när uttrycket avser olja, ton enligt metersystemet.

6. *terminal:* anläggning för lagring av olja i bulk där olja som transporterats till sjöss kan tas emot, inbegripet varje anordning som inte är landbaserad och som är förenad med sådan anläggning.

7. *olycka:* varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada genom förorening eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om sådan skada. Där olyckan utgörs av en serie av händelser skall den betraktas ha uppkommit på dagen för den första händelsen i fråga.

8. *person:* fysisk person samt privaträttslig eller offentligrättslig juridisk person, inbegripet stater och deras administrativa enheter.

9. *internationella olycksskadefonden:* den fond som upprättats genom fondkonventionen.

Artikel 4

Upprättande av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten

Härmed upprättas en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten (hädanefter kallad COPE-fonden) i syfte

a) att ge ersättning för skada genom förorening i den mån det skydd som ges enligt 1992 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen är otillräckligt, och

b) att utföra de därmed sammanhängande åtgärder som anges i denna förordning.

Artikel 5

Ersättning

1. COPE-fonden skall betala ut ersättning till varje person som är berättigad till ersättning för föroreningsskada enligt fondkonventionen, men som inte har kunnat få full och skälig ersättning inom ramen för fondkonventionen på grund av att summan av godkända fordringar överstiger det ersättningsbelopp som finns tillgängligt enligt den konventionen.

2. Bedömningen av huruvida en person är berättigad till ersättning enligt fondkonventionen skall göras enligt bestämmelserna och förfarandena i fondkonventionen.

3. COPE-fonden skall inte betala ut någon ersättning förrän den bedömning som avses i punkt 2 har godkänts av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 9.2.

4. När det gäller fartyg som varit inblandade i en olycka får kommissionen, utan hinder av punkterna 1 och 2, besluta att inte betala ut någon ersättning till fartygets ägare, redare eller operatör, eller till deras företrädare. Likaså får kommissionen besluta att inte ersätta personer som i fråga om den transport under vilken olyckan inträffade stod i ett avtalsförhållande till transportföretaget eller till någon annan person som direkt eller indirekt medverkat vid transporten i fråga. Kommissionen skall enligt förfarandet i artikel 9.2 fastställa vilka fordringsägare som omfattas av dessa kategorier och fatta sina beslut i enlighet därmed.

5. Det sammanlagda ersättningsbeloppet som COPE-fonden skall betala för en och samma olycka är begränsat på så vis att summan av nämnda belopp och det ersättningsbelopp som faktiskt betalats enligt 1992 års ansvarighetskonvention och fondkonventionen för föroreningsskada som omfattas av denna förordning inte får överstiga en miljard euro.

6. Om summan av godkända fordringar överstiger det högsta ersättningsbelopp som får betalas enligt punkt 5 skall det tillgängliga beloppet fördelas på sådant sätt att förhållandet mellan den godkända fordran och det ersättningsbelopp som fordringsägaren faktiskt erhåller enligt denna förordning är detsamma för alla fordringsägare.

Artikel 6
Avgift för mottagning av olja

1. Avgifter till COPE-fonden skall betalas av varje person som är skyldig att betala avgifter till den internationella oljeskadefonden och som årligen tar emot sammanlagt mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja transporterad till sjöss och lossad i hamn eller terminal på en medlemsstats territorium.

2. Avgifter skall endast tas ut efter en olycka som omfattas av denna förordning där ersättningen överskrider eller hotar att överskrida den internationella oljeskadefondens övre gräns för ersättning. Hur mycket som sammanlagt skall tas ut i avgifter för varje sådan olycka skall kommissionen besluta i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. På grundval av det beslutet skall kommissionen beräkna avgiften för de personer som avses i punkt 1 på grundval av ett fast belopp för varje ton avgiftspliktig olja som personen i fråga har tagit emot.

3. Beloppen enligt punkt 2 skall beräknas genom att man delar det relevanta sammanlagda avgiftsbelopp som skall tas ut med den totala mängden avgiftspliktig olja som tas emot i alla medlemsstater under året i fråga.

4. Varje medlemsstat skall se till att alla personer som inom dess territorium tar emot så mycket avgiftspliktig olja att de är skyldiga att betala avgifter till COPE-fonden finns upptagna i en förteckning, som skall upprättas och hållas aktuell av kommissionen i enlighet med denna artikel.

5. Var och en av medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna namn och adress på varje person som med avseende på respektive stat är skyldig att betala avgifter till

COPE-fonden enligt denna artikel, och dessutom ange den mängd avgiftspliktig olja som personen i fråga tagit emot under föregående kalenderår.

6. Förteckningen skall utgöra tillräcklig bevisning för vilka personer som vid en viss tidpunkt är skyldiga att betala avgifter till COPE-fonden, och vilka oljemängder som skall ligga till grund för avgiftsberäkningen för respektive person.

7. Avgifterna skall betalas till kommissionen och uppbörden skall vara fullbordad senast ett år efter kommissionens beslut om att ta ut avgifter.

8. De avgifter som avses i denna artikel får endast användas för att ersätta föroreningsskada enligt artikel 5.

9. Överskjutande avgifter, som tagits ut för en olycka men som inte använts för att ersätta skada i samband med den olyckan eller i något annat syfte som direkt sammanhänger med denna, skall återbetalas till den person som betalat avgiften senast sex månader efter det att ersättningsförfarandet för olyckan i fråga har slutförts.

10. Om en medlemsstat inte uppfyller sina skyldigheter avseende COPE-fonden och detta leder till en ekonomisk förlust för COPE-fonden, är medlemsstaten skyldig att ersätta COPE-fonden för förlusten i fråga.

Artikel 7
Regressrätt

COPE-fonden skall, såvitt avser belopp som fonden har betalat i ersättning för föroreningsskada enligt artikel 5, inträda i den rätt som den person som har fått sådan ersättning kan ha enligt 1992 års ansvarighetskonvention eller fondkonventionen.

Artikel 8
Företrädare för och förvaltning av COPE-fonden

1. COPE-fonden skall företrädas av kommissionen. Kommissionen skall i detta hänseende utföra de uppgifter som anges i denna förordning och som i övrigt måste utföras för att COPE-fondens verksamhet skall fungera väl.

2. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 9.2 fatta följande beslut om COPE-fondens verksamhet:

   a. Kommissionen skall fastställa de avgifter som skall tas ut enligt artikel 6.

   b. Kommissionen skall godkänna regleringen av fordringar enligt artikel 5.3 och fatta beslut om fördelningen mellan fordringsägarna av det tillgängliga ersättningsbeloppet enligt artikel 5.6.

   c. Kommissionen skall fatta beslut om betalning till de fordringsägare som avses i artikel 5.4.

d. Kommissionen skall fastställa de regler och villkor enligt vilka preliminär ersättning skall betalas ut för att säkerställa att de drabbade får ersättning så snabbt som möjligt.

Artikel 9
Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av COPE-fondens kommitté som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. När hänvisning sker till denna punkt skall förvaltningsförfarandet i artikel 4 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.

   Den tid som avses i artikel 4.3 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till en månad.

Artikel 10
Påföljder

1. Medlemsstaterna skall fastställa ett system för ekonomiska påföljder för varje person som av domstol befinns ha bidragit, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller underlåtenhet, till en olycka som orsakat eller hotar att orsaka förorening genom olja i de områden som anges i artikel 2.1.

2. Påföljder som ådömts enligt punkt 1 får inte påverka de berörda parternas civilrättsliga ansvarighet enligt denna förordning eller andra bestämmelser och skall vara oberoende av den skada som orsakats genom olyckan. Påföljderna skall fastställas på en så hög nivå att de avskräcker personen i fråga från nya eller fortsatta överträdelser.

3. Det får inte vara möjligt att försäkra sig mot påföljder enligt punkt 1.

4. Den svarande skall ha rätt att överklaga påföljder enligt punkt 1.

Artikel 11
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Den skall tillämpas från och med [tolv månader efter den dag då den träder i kraft].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den […]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättandet av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten och om därmed förbundna åtgärder

2. BERÖRD BUDGETPOST

B2-702 : Åtgärder för utvärdering och främjande av transportsäkerheten

3. RÄTTSLIG GRUND

Säkerhet och miljöskydd vid transporter till sjöss: artiklarna 80.2 och 175.1 i fördraget.

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

Att se till att de som drabbas av oljeutsläpp från oljetankfartyg i gemenskapens vatten får tillräcklig ersättning, och att införa avskräckande ekonomiska påföljder för dem som tillhandahåller eller använder undermåliga fartyg.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse

Tills vidare

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

5.3 Förväntade inkomster: inkomster avsatta för särskilt ändamål (bidrag till COPE-fonden)

6. TYP AV UTGIFTER ELLER INKOMSTER

Driftskostnader och administrativa utgifter för uppföljning och övervakning av förordningens genomförande.

Huvuddelen av COPE-fondens driftskostnader (ersättning till dem som drabbas av europeiska oljeutsläpp) och inkomster (avgifter från oljemottagarna) kommer att gå genom budgeten som inkomster avsatta för särskilt ändamål. COPE-fondens utformning gör att inkomsterna kommer att vara lika stora som utgifterna.

Det kan också dyka upp kostnader i samband med sammanträden med experter från branschen och genomförandet av en studie av effekten, genomförandet och utarbetandet av ett europeiskt ansvarighets- och ersättningssystem.

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (i förekommande fall: samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

De enskilda kostnaderna består av ett årligt belopp på 5 000 euro för att i genomsnitt arrangera ett endagsmöte om året med experter från den berörda branschen. Kommissionen tänker också handla upp en studie av effekten, genomförandet och utarbetandet av ett europeiskt ansvarighets- och ersättningssystem. Studien beräknas kosta 100 000 euro.

7.2 Driftskostnader för undersökningar, experter m.m. som omfattas av del B i budgeten

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (i löpande priser)

	Budget-år n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och följande år	Totalt
– Studier		0,1					0,1
– Expertmöten[25]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information och publikationer							
Totalt		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

7.3 Tidsplan åtagandebemyndiganden / betalningsbemyndiganden

(miljoner euro)

	Budget-år n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och följande år	Totalt
Åtagandebemyndiganden		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Betalningsbemyndiganden							
Budgetår n		0,105					0,105
n+1			0,005				0,005
n+2				0,005			0,005
n+3							

[25] Kostnader som uppfyller kriterierna i kommissionens meddelande av den 22 april 1992 (SEK(92) 769).

n+4 n+5 och följande år					0,005	0,005	0,005 0,005
Totalt		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

– Kontroll av att förfarandena för att bjuda in experter från medlemsstaterna till mötena med COPE-fondens kommitté följs.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

Upprättandet av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten (COPE-fonden) för att se till att de som drabbas av oljeutsläpp från oljetankfartyg i gemenskapens vatten får tillräcklig ersättning.

Upprättandet av ett system för ekonomiska påföljder för varje person som av domstol befinns ha bidragit, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller underlåtenhet, till en olycka som orsakat eller hotar att orsaka förorening genom olja i europeiska vatten.

Förslaget medför ingen gemenskapsfinansiering.

COPE-fonden kommer att finansieras av oljemottagare i Europa. Fonden inrättas till förmån för dem som drabbats av skada genom europeiska oljeutsläpp och som p.g.a. för låga ersättningstak inte kunnat få full ersättning från det internationella ansvars- och ersättningssystemet. Inbetalade avgifter som inte utnyttjas kommer att återbetalas till oljemottagarna.

9.2 Skäl för åtgärden

Fördelen med inrättandet av en gemenskapsfond för ersättning är en femfaldig ökning av ersättningstaken. Ersättningen vid oljeutsläpp blir därmed tillräcklig, och risken för oljeutsläpp fördelas mellan alla kuststater i gemenskapen.

Fördelen med att utgå från det befintliga internationella ersättningssystemets förfaranden och arbetssätt är att man kan undvika en ny organisation som gör samma arbete som ett redan befintligt internationellt organ.

De väntade följd- och synergieffekterna är att gemenskapens system kan komma att erkännas världen över och fungera som incitament för åtgärder på internationell nivå för att höja ersättningsnivåerna i det internationella ansvars- och ersättningssystem som inrättats av IMO.

Den största osäkerhetsfaktorn är hur ofta det kommer att inträffa olyckor där COPE-fonden träder in (dvs. olyckor som orsakar skador i EU-vatten där de sammanlagda ersättningskraven överstiger taket i det internationella systemet, dvs. 200 miljoner euro). Sådana olyckor inträffar inte ofta. Under de 22 år som den internationella oljeskadefonden funnits har bara ett litet antal olyckor gett

upphov till krav som hotat överstiga taket. Ersättningstaken mer än fördubblades 1996, när 1992 års protokoll till ansvarighets- och fondkonventionerna trädde i kraft. Nyligen har det också vidtagits åtgärder för att höja ersättningstaket med ytterligare 50 %, från 200 till 300 miljoner euro. Hittills är det bara en olycka som skulle ha aktiverat COPE-fonden (om den funnits), nämligen Erikas förlisning i december 1999. Å andra sidan innebar Erika-olyckan inte något extraordinärt utsläpp av olja, vare sig kvantitets- eller kvalitetsmässigt. En olycka med motsvarande följder kan alltså inträffa igen.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Den viktigaste indikatorn för fonden är den frekvens med vilken den träder in, och om den kan ge tillräcklig ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp. Medlemsstaternas rapportering kommer att beaktas när det skall bedömas hur medlemsstaterna ådömer personer påföljder för att dessa gjort sig skyldiga till grov vårdslöshet vid oljetransport till sjöss.

Utvärderingsfrekvensen beror på fondens verksamhet. Någon utvärdering behövs inte förrän man fullbordat arbetet kring en olycka som lett till att fonden trätt in.

De påföljder som ådöms personer som varit inblandade i olyckor i europeiska vatten måste dock utvärderas oftare. De kommer att utvärderas i form av medlemsstaternas rapportering om tillämpningen av artikel 10 i förordningen.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III DEL A I BUDGETEN)

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

Förslaget kommer att ha begränsade konsekvenser för budgetens del A. I händelse av oljeutsläpp som leder till att fonden träder in kommer dock även kommissionens anställda att påverkas i hög utsträckning. Det kan röra sig om t.ex. olika uppgifter i samband med att de företräder fonden eller förbereder kommittémöten, utredningsarbete eller samordning med den internationella oljeskadefonden. Sådana intensiva perioder kommer dock troligen att inträffa ganska sällan, och de sammanlagda konsekvenserna för antalet tjänster förblir därför begränsad.

Typ av tjänster		Erforderlig personal för att förvalta åtgärden		varav		Period
		Fasta tjänster	Tillfälliga tjänster	Befintliga tjänster inom berört GD eller berörd enhet	Ytterligare tjänster	
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Tills vidare- -
Övriga resurser		-	-	-	-	-
Totalt		0,5	0,5	1,0	-	Tills vidare

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

108 000 euro om året.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden

(euro)

Budgetpost	Belopp	Beräkningsmetod
A 7031 (obligatoriska kommittéer)	9 750 €	Den förvaltningskommitté som inrättas genom förordningen (COPE-fondens kommitté) förväntas mötas i genomsnitt en gång om året för överläggningar i frågor som gäller förordningens tillämpning. Ersättningen till regeringarnas experter för resekostnader i samband med mötena beräknas till i genomsnitt 650 €/expert x 15.
Totalt	9 750 €	

Denna kostnad under budgetpost A 7 kommer att täckas med medel från GD TREN:s allmänna anslag.

KONSEKVENSANALYS
FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättandet av en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten och om därmed förbundna åtgärder

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

KOM(...) ……slutlig av den

FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

Enligt fördraget skall en gemensam transportpolitik fastställas. För att genomföra denna politik kan även åtgärder för att förbättra säkerhet och miljöskydd vid sjötransporter vidtas. Till dessa åtgärder hör skälig ersättning till dem som drabbas av oljeutsläpp och ekonomiska påföljder för grov vårdslöshet vid oljetransport till sjöss.

Visserligen finns det internationella konventioner om ansvarighet och ersättning för skada orsakad av oljeutsläpp, till vilka alla berörda medlemsstater är eller snart kommer att bli parter, men den senaste tidens olyckor, framför allt förlisningen av Erika 1999, visar att mekanismerna inte räcker till för att garantera de drabbade skälig ersättning.

Enligt förordningen skall det upprättas en fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i europeiska vatten (COPE-fonden). Med tanke på att det redan finns ett relativt väl fungerande internationellt ersättningssytem för oljeutsläpp får man höjda ersättningsgränser enklast genom att man bygger vidare på och kompletterar det internationella systemet. På så sätt slipper man också dubbelarbete och onödig administration. COPE-fonden bygger därför till stor del på de förfaranden och den bedömning som tillämpas inom ramen för det internationella systemet.

Ett oljeutsläpp kan orsaka enorm skada. Vid olyckor där de internationella ersättningsgränserna överskrids får de drabbade inte full ersättning enligt det befintliga internationella systemet. Genom att gemenskapen vidtar åtgärder på detta område och upprättar en fond med bidrag från alla medlemsstaters oljemottagare förbättras de drabbades möjligheter att få full ersättning vid oljeutsläpp i europeiska vatten. Det högsta tillgängliga ersättningsbeloppet kommer att höjas från nuvarande 200 miljoner euro till en miljard euro. Dessutom kommer kostnaderna för oljeutsläpp i EU:s vatten att fördelas mellan alla EU-kuststater. Det konkreta mervärdet av den föreslagna åtgärden är alltså att det tillgängliga ersättningsbeloppet femfaldigas jämfört med de befintliga beloppen, genom vilket man mycket bättre tryggar skälig ersättning och sprider riskerna för oljeutsläpp bland gemenskapens samtliga kuststater. En mer indirekt fördel är att garantin för att det finns ytterligare ersättningsmedel tillgängliga förmodligen kommer att påskynda den internationella

oljeskadefondens behandling av europeiska ersättningsärenden, också när det gäller ersättningar som inte överstiger den fondens ersättningstak.

För upprättandet av en ersättningsfond för oljeutsläpp krävs en förordning. De parter som skall finansiera fonden, dvs. de europeiska oljemottagarna, kommer knappast att betala några större bidrag om de inte är skyldiga att göra så enligt lag. Dessutom är det omöjligt att genomföra bestämmelser om avgifter till och ersättningsbetalningar från fonden på ett enhetligt och harmoniserat sätt, om bestämmelserna inte är identiska i alla medlemsstater och för alla berörda parter. Harmoniserade regler bidrar därför kraftigt till att säkerställa ett enhetligt genomförande av skyldigheterna. Det är därför nödvändigt att genom en förordning sörja för en enhetlig tillämpning av dessa bestämmelser.

Den föreslagna förordningen omfattar en artikel enligt vilken medlemsstaterna skall införa ekonomiska påföljder för alla personer som medverkar vid oljetransport till sjöss och som gör sig skyldiga till grov vårdslöshet. En sådan bestämmelse kräver formen av förordning. Åtgärder på gemenskapsnivå är det bästa sättet att se till att påföljderna tillämpas enhetligt i hela gemenskapen.

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

   – Vilka sektorer?

   – Hur stora är de företag som påverkas (vilken är de små och medelstora företagens andel)?

   – Är dessa företag belägna i vissa geografiska områden inom gemenskapen?

Företag etablerade inom gemenskapen som tar emot mer än 150 000 ton tjock eldningsolja eller råolja från sjötransporter kommer att påverkas mest av förslaget, eftersom det är dessa mottagare som skall betala avgifterna till COPE-fonden (precis som i det befintliga internationella system som förslaget bygger på).

Denna konstruktion innebär att förslaget mest berör stora oljeimportörer och stora oljehandlare, medan små och medelstora företag bara berörs i den utsträckning deras verksamhet överstiger gränserna. Bara företag etablerade i medlemsstater med oljehamnar och oljeterminaler berörs direkt.

Förslagets andra syfte, att införa gemenskapsbaserade ekonomiska påföljder för varje person som gör sig skyldig till grov vårdslöshet vid oljetransport till sjöss, kommer förmodligen att beröra en större krets av sjöfartsbranschen. Fartygs- och lastägare, befraktare, klassificeringssällskap, redare och operatör kan dömas att betala detta vite om det fastställs i domstol att de varit grovt vårdslösa.

3. Vilka åtgärder måste företagen vidta för att följa förslaget?

Företagen kommer bara att påverkas vid en stor oljekatastrof i europeiska vatten, eller om det fastställs i domstol att ett företag gjort sig skyldigt till grov vårdslöshet.

Vid stora oljeutsläpp skall oljemottagarna betala avgifter till COPE-fonden. Avgiftens storlek bestäms av kommissionen i samarbete med COPE-fondens kommitté, och oljemottagarna

faktureras direkt från fonden på grundval av information från medlemsstaterna om avgiftspliktig olja.

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

– för sysselsättningen?

– för investeringar och nyetablering av företag?

– för företagens konkurrenskraft?

Avgiften till COPE-fonden grundas på hur stora mängder tjock eldningsolja och råolja som företaget tar emot. Avgiften kommer alltså att variera kraftigt mellan medlemsstaterna och de enskilda företagen. De största mottagarna kommer att få erlägga de högsta avgifterna, och mindre företag får erlägga lägre avgifter i förhållande till företagets andel i den sammanlagda mängd olja som tas emot i den berörda medlemsstaten.

Det värsta som kan inträffa är ett oljeutsläpp i europeiska vatten som orsakar skador för en miljard euro eller mer. Om ett sådant utsläpp sker innan den internationella oljeskadefondens ersättningstak höjts från 200 till 300 miljoner euro kommer fondens andel av den ersättning som skall utbetalas att uppgå till maximala 800 miljoner euro.

En sådan olycka får följande ekonomiska konsekvenser för oljemottagarna: Den sammanlagda importen är 623 miljoner ton avgiftspliktig olja (se tabellen). Detta innebär en merkostnad på 1,28 euro per ton mottagen olja (0,18 euro per fat), vilket motsvarar en tillfällig ökning med 0,5 % av oljepriset (beräknat på priset 35 euro per fat). Med tanke på det stora antal faktorer som påverkar oljepriset kommer denna ringa ökning förmodligen inte att påverka bränslepriserna.

De ekonomiska konsekvenserna för enskilda mottagare kan dock bli större. Det finns inga uppgifter om hur stora mängder enskilda företag tar emot. De övergripande siffrorna över hur mycket avgiftspliktig olja som tas emot i EU:s och EES medlemsstater ger dock en fingervisning om fördelningen av avgifterna mellan företag etablerade i respektive land. Följande siffror (för 1999) grundas på motsvarande siffror för den internationella oljeskadefonden.

Medlemsstat (inbegripet EES)	**Miljoner ton avgiftspliktig olja**	**% av totala mängden**
Italien	138	22,15 %
Nederländerna	101	16,21 %
Frankrike	95	15,25 %
Fören. kungariket	74	11,88 %
Spanien	61	9,79 %
Tyskland	37	5,94 %
Norge	34	5,46 %

Sverige	20	3,21 %
Grekland	18	2,89 %
Portugal	17	2,73 %
Finland	11	1,77 %
Belgien	7	1,12 %
Danmark	5	0,80 %
Irland	5	0,80 %
Island	0	0,00 %
Totalt	623	100 %

Erfarenheten visar dock att sannolikheten för en så svår olycka inte är stor. Bara ett (Erika) av de ungefär hundra oljeutsläpp som den internationella oljeskadefonden behandlat under sin 25-åriga verksamhet har allvarligt överskridit ersättningstaket (200 miljoner euro). Inte ens ersättningen i samband med Erika-olyckan kommer förmodligen att överstiga 400 miljoner euro. Enligt förordningen kan fonden och de som erlagt avgift få tillbaka åtminstone en del av utbetald ersättning.

COPE-fonden får ekonomiska konsekvenser för oljemottagarna först när det inträffar ett oljeutsläpp i europeiska vatten där ersättningen överstiger de internationella ersättningstaken. Den begränsade sannolikheten att en sådan olycka inträffar, och de mycket höga kostnaderna om det verkligen sker, gör att europeiska oljemottagare kan komma att vilja försäkra sig mot risken. I så fall påverkar förslaget även den europeiska försäkringsbranschen i viss utsträckning.

Eftersom förslaget bygger vidare på de strukturer och förfaranden som inrättats för det internationella ersättningssystemet för oljeföroreningar kommer förslaget förmodligen inte att ha någon större inverkan på sysselsättningen eller investeringarna utöver vad som nämnts ovan.

5. Innehåller förslaget åtgärder för att ta hänsyn till de små och medelstora företagens särskilda situation (inskränkningar eller skillnader i kraven, el. dyl.)?

Avgifterna till fonden beror på hur stor mängd olja som tas emot. Större mottagare får alltså betala högre avgifter och mindre mottagare lägre avgifter. Företag som tar emot mindre än 150 000 ton olja per år betalar ingen avgift.

RÅDFRÅGADE

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats om förslaget och som fört fram särskilda synpunkter.

– European Shippers' Council (ESC)

– Federation of European Private Port Operators (FEPORT)

– European Sea Ports Organisation (ESPO)

– European Community Shipowners' Association (ECSA)

– European Transport Workers' Federation (ETF)

– Comité européen des assurances (CEA)

– 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)

– International Chamber of Shipping (ICS)

– International Underwriters Association (IUA)

– International Union of Marine Insurers (IUMI)

– International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

Branschen och branschorganisationerna har rådfrågats om förslagets huvudsyfte och viktigaste principer. De medger över lag att ersättningen till dem som drabbas av oljeutsläpp bör förbättras, men ifrågasätter behovet av ett regionalt initiativ. De flesta organisationerna stöder metoden att bygga vidare på det befintliga internationella systemet i stället för att skapa ett helt nytt, vilket ju hade nödsakat EU att distansera sig från ansvarighets- och fondkonventionerna.

Särskilt redarna (ICS, Intertanko och ECSA), P&I-klubbarna och oljeföretagen (OCIMF) skulle föredra att debatten om en förbättring av ansvarighets- och ersättningssystemet fördes inom ramen för IMO. De påpekar att det nuvarande systemet fungerar bra och är välbalanserat, och ifrågasätter behovet av gemenskapsåtgärder.

European Shippers' Council instämmer i kommissionens analys av det internationella systemets brister, men anser att upprättandet av en tredje fond inte innebär att man kommer till rätta med de problem som tas upp i analysen. European Transport Workers' Federation stöder kommissionens metod.

Man tycks kunna enas om att upprättandet av COPE-fonden är en av de få åtgärder som kan vidtas på gemenskapsnivå samtidigt som man bygger vidare på och bevarar det befintliga internationella ansvarighets- och ersättningssystemet.

OCIMF och ESC invänder dock mot att man lägger hela kostnaden för garantifonden på oljemottagarna, som enligt deras åsikt inte är har något ansvar för olyckorna.

MOTIVERING

1. INLEDNING

EU:s politik när det gäller sjösäkerhet och förhindrande av förorening består av många olika lagstiftningsåtgärder, som täcker de viktigaste aspekterna av gällande IMO-konventioner. Huvudsyftet är att uppnå att de internationella reglerna tillämpas effektivt och likadant inom Europeiska unionen. Politiken omfattar flera olika områden, från klassificeringssällskap till hamnstatskontroll, från passagerarfartyg till marin utrustning och mottagningsanordningar i hamn. I och med att EU nu utformat en politik för sjösäkerhet och förhindrande av förorening har vissa av medlemsstaternas befogenheter på området överförts till gemenskapsnivå.

För att vara effektiv måste sådan lagstiftning tillämpas korrekt och likadant i hela gemenskapen. En strikt tillämpning av befintliga regler kan höja sjösäkerheten och förhindra förorening av gemenskapens vatten. En harmoniserad tillämpning skapar likvärdiga konkurrens- och marknadsvillkor, och man kommer till rätta med den snedvridning av konkurrensen som följer av de ekonomiska fördelar som uppstår när någon använder fartyg som inte uppfyller normerna, vilket kommer att gynna de rederier och andra som bedriver sjöfartsverksamhet på ett seriöst sätt.

I Europeiska unionen måste man i arbetet med att uppnå en korrekt och enhetlig tillämpning av lagstiftningen beakta medlemsstaternas olika förvaltningstraditioner. Detta gör att arbetet är svårare i gemenskapen än i länder som t.ex. USA, där det finns en enhetlig struktur och där man sålunda kan införa enhetliga förfaranden och bevaka tillämpningen. De myndigheter som sysslar med sjösäkerhet ser olika ut i olika medlemsstater. De kan vara civila eller militära, och kan ha mycket olika uppgifter, alltifrån fartygsinspektioner på hamnstatens eller flaggstatens vägnar, skydda fiskeflottan, sköta tullangelägenheter, bekämpa narkotikasmuggling eller bevaka invandringen.

Kommissionen har därför undersökt hur man skulle kunna förbättra systemet. Kommissionen behandlade problemet redan i sitt meddelande av den 21 mars 2000 om säkerheten vid oljetransporter till sjöss[26], där man tog upp möjligheten att inrätta en europeisk byrå för sjösäkerhet. Kommissionen förklarade vidare att den inte höll det för särskilt realistiskt, eller åtminstone väldigt förhastat, att tänka sig en integrerad europeisk operativ struktur eller europeisk kustbevakning som skulle ta över de nationella sjöfartsadministrationernas uppgifter. Byrån bör i stället stödja medlemsstaternas och kommissionens arbete beträffande tillämpning av gemenskapslagstiftningen, bevakning av tillämpningen och utvärdering av befintliga åtgärders effektivitet. Den bör inte ha några beslutsbefogenheter, eftersom det ankommer på medlemsstaterna, och framför allt på kommissionen i egenskap av verkställande och övervakande organ, att följa upp arbetet på lämpligt sätt.

Kommissionen betonade återigen denna princip i sin rapport till europeiska rådet i Biarritz om gemenskapens strategi i fråga om sjösäkerhet[27]. I rapporten anges att kommissionen överväger att inrätta en särskild struktur, som skulle kunna ta formen

---

[26] KOM(2000) 142 slutlig av den 21.3.2000.

[27] KOM(2000) 603 slutlig av den 27.9.2000.

av en europeisk byrå för sjösäkerhet, för att få hjälp med arbetet att se till att befintliga bestämmelser tillämpas på ett effektivt och harmoniserat sätt inom Europeiska unionen.

Kommissionen föreslår genom denna förordning att en europeisk sjösäkerhetsbyrå inrättas. Förslagstexten är resultatet av en lång utrednings- och remissprocedur, där kommissionen fick en tydligare bild av vad byrån bör göra. Kommissionen anser att byrån utöver det huvudsyftet (att se till att befintlig lagstiftning tillämpas korrekt) kan spela en viktig roll som utbildare i hamnstats- och flaggstatsfrågor. En enhetlig utbildning för medlemsstaternas besiktningspersonal kommer att bidra till skapandet av ett enhetligt sjösäkerhetssystem för EU.

Kommissionen anser vidare att byrån kan bistå kommissionen genom att sköta många av de tidskrävande tekniska uppgifter som kommissionen tilldelas i lagstiftningen. På så sätt kan kommissionen koncentrera sig på policy-frågor. Ett annat viktigt verksamhetsområde för byrån blir att samla in, registrera och utvärdera statistiska data om sjösäkerhet och oavsiktlig eller avsiktlig förorening till havs, att systematiska utnyttja befintliga databaser och att vid behov skapa nya databaser. Den data som byrån sålunda kan tillhandahålla kommer att ge kommissionen och medlemsstaterna det underlag som behövs för att vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra sjösäkerheten och utvärdera hur effektiva befintliga åtgärder är.

Byrån förväntas skapa ett starkt partnerskap med och mellan medlemsstaterna för det arbete som gäller frågor av allmänt intresse, och dra nytta av den högsta vetenskapliga nivå som står att finna i unionen. Den förväntas också underlätta och påskynda gemenskapens förmåga att agera och fatta beslut. Byråns formella uppbyggnad innebär att den inte kommer att inkräkta på institutionernas lagstiftningsbefogenheter, och den kommer inte heller att påverka kommissionens befogenheter när det gäller att genomföra budgeten eller ta initiativ. Parallellt med institutionernas överläggningar om förslaget kommer kommissionen att göra en analys av kostnadseffektiviteten (utöver redan utfört arbete med att visa att byrån behövs och i samband med kommissionens beslut om att byrån bör inrättas).

2. GEMENSKAPENS SJÖSÄKERHETSBYRÅ

2.1. Syfte

Syftet med denna förordning är att inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå, i avsikten att säkerställa en hög, enhetlig och effektiv nivå för sjösäkerheten och förhindrandet av förorening i gemenskapen. För att syftet skall upp uppnås måste en specialiserad byrå inrättas. Sjöfartsnäringen i EU behöver ett effektivt organ som kan tillhandahålla medlemsstaterna och kommissionen nödvändigt tekniskt och vetenskapligt stöd och expertis på hög nivå för att på ett korrekt sätt kunna tillämpa gemenskapens lagstiftning på sjösäkerhetsområdet, bevaka tillämpningen av lagstiftningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet. Den befintliga lagstiftningen är mycket teknisk till sin natur. Genomförandet och övervakningen av den praktiska tillämpningen bör skötas av personal som är högt kvalificerad på sjösäkerhetsområdet, och som har en genomgripande teknisk kompetens och god kännedom om de europeiska och internationella bestämmelserna för sjösäkerhet och förhindrande av förorening.

2.2. Byrån

2.2.1. Arbetsuppgifter

Byrån kommer att ingå som en del i gemenskapssystemet. Den skall fungera som ett tekniskt organ som gör det möjligt för gemenskapen att agera effektivt för att förbättra normerna om den övergripande sjösäkerheten och förhindrandet av förorening. Byrån skall bistå kommissionen i det fortgående arbetet med att uppdatera gemenskapens lagstiftning på sjösäkerhetsområdet, och skall tillhandahålla det stöd som behövs för att se till att lagstiftningen tillämpas enhetligt och effektivt i hela gemenskapen. Byrån skall vara särskilt aktiv i arbetet med att förbättra gemenskapens övergripande system för hamnstatskontroll och vid kontrollen av de klassificeringssällskap som godkänts på gemenskapsnivå. Byråns arbetsuppgifter beskrivs närmare under avsnittet Kommentarer till artiklarna.

2.2.2. Arbetssätt

a) Ledningsorgan

För att byrån skall fungera som avsett bör den verkställande direktören vara i hög grad oavhängig och ha stor handlingsfrihet när det gäller byråns inre organisation. Den verkställande direktören har därför i uppgift att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att byråns arbetsprogram genomförs, och beslutar även om när inspektioner av klassificeringssällskap och kontrollbesök skall göras. Den verkställande direktören ansvarar också för utarbetandet och genomförandet av budgeten och byråns arbetsprogram, samt personalfrågor.

För att den verkställande direktören skall få nödvändig legitimitet utses denne av styrelsen på förslag av kommissionen.

En styrelse bestående av företrädare från kommissionen, Europaparlamentet och näringslivet kommer att ansvara för alla administrativa frågor. Den skall anta byråns arbetsprogram (efter godkännande från kommissionen). Den skall också anta budgeten i början av varje verksamhetsår och anpassa den efter gemenskapens bidrag och övriga intäkter. Styrelsen skall också utarbeta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören och granska de högre tjänstemännen i disciplinärenden. Beslut som fattats av den verkställande direktören eller styrelsen och som inte rör personalfrågor kan underställas kommissionen för granskning.

b) Personal

För att byrån skall kunna utföra sina arbetsuppgifter behöver den en tillräckligt stor och kompetent personal. Personalen skall bistå kommissionen i arbetet med att se till att gemenskapslagstiftningen på området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening är aktuell och tillämpas på enhetligt och effektivitet sätt. Kvalificerad personal skall också delta i anordnandet av lämpliga utbildningar för medlemsstaterna och kandidatländerna. Personalen beräknas behöva uppgå till 55 personer.

Tjänsteföreskrifter för tjänstemän i Europeiska gemenskaperna och Anställningsvillkor för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna skall gälla för byråns personal. Bara en liten del av personalen är tänkt att komma från gemenskapens institutioner; dessa får tillfällig anställning på byrån. Övrig personal

kommer att rekryteras på grundval av erfarenheter och meriter. För att man skall få en tillräckligt stor och stabil personalstyrka som samtidigt förnyas och håller sig à jour med den tekniska utvecklingen kommer anställningarna att ske med tillfälliga kontrakt som kan förlängas.

c) Budget

Byrån behöver ett budgetanslag som är tillräckligt stort för att den skall kunna anställa den personal som anges ovan, sköta sina arbetsuppgifter och få verksamheten att fungera ordentligt. Det första året behöver budgeten uppgå till ca 2 625 000 euro, och när byråns verksamhet är i full gång kommer den att behöva en budget på cirka 7 600 000 euro.

Byråns budget kommer till största delen att finansieras genom ett bidrag från gemenskapen. Byrån kan ta betalt för sina publikationer och sin utbildningsverksamhet, men dessa intäkter kommer bara att utgöra en liten del av byråns totala budget.

Byrån skall fastställa lämpliga bestämmelser och kontrollförfaranden. Styrelsen kommer att få befogenheter att vidta nödvändiga åtgärder, men byrån kommer i sista hand att kontrolleras av revisionsrätten.

d) Språk

Språkbestämmelserna bör utformas på ett sätt som gör det möjligt för byrån att arbeta effektivt och snabbt. Byråns styrelse skall fatta beslut om språkbestämmelserna.

e) Säte

Byrån bör placeras så att det förenklar samarbetet med berörda gemenskapsinstitutioner. Kommissionen kommer att beakta detta och utvärdera ansökningarna, och kommer därefter att lägga fram ett eller flera förslag för behöriga myndigheter om var byrån kan förläggas. De behöriga myndigheterna skall inom sex månader efter det att förordningen antagits fastställa vara byrån skall förläggas på grundval av dessa förslag.

f) Insyn

Byrån skall stifta egna regler om insyn och tillgång till handlingar i enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut och med beaktande av artikel 255 i EG-fördraget.

3. VAL AV RÄTTSLIG GRUND

Rättslig grund för den föreslagna förordningen är artikel 80.2, vilket är förenligt med förslagets syfte och den lagstiftning som hittills antagits på sjösäkerhetsområdet, särskilt när det gäller säkerhet och miljöskydd.

4. MOTIVERING AV DEN FÖRESLAGNA ÅTGÄRDEN

Vilka är syftena med den planerade åtgärden mot bakgrund av gemenskapens åtaganden, och vilken gemenskapsdimension har problemet (t.ex. hur många medlemsstater berörs, och vilka lösningar har hittills använts)?

Enligt fördraget skall en gemensam transportpolitik fastställas. För att genomföra denna politik kan även åtgärder för att förbättra säkerheten vid sjötransporter vidtas (artikel 80.2).

Huvudsyftet med åtgärden är att inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Det finns inom gemenskapen ett stort antal sjösäkerhetsbestämmelser. För att vara effektiv – och för att sjösäkerheten och förhindrandet av förorening skall kunna förbättras i hela gemenskapen – måste sådan lagstiftning tillämpas korrekt och likadant i hela gemenskapen. Byrån inrättas för att detta syfte skall uppnås.

Alla medlemsstater, även sådana som saknar kust, berörs av normerna för sjösäkerhet och förhindrande av förorening. Strängare normer betyder inte bara renare hav och kuster, utan också säkrare sjöfart och minskade risker för förluster av fartyg, last och människoliv.

Medlemsstaterna har hittills tillämpat gemenskapslagstiftningen på egen hand, medan kommissionen har kontrollerat att denna lagstiftning överförts i de nationella rättsordningarna på ett korrekt sätt. Problemets gemenskapsdimension innebär att det i praktiskt avseende krävs ett mera enhetligt arbetssätt.

Vidtas den planerade åtgärden på ett område där gemenskapen ensam har behörighet eller där behörigheten delas med medlemsstaterna?

Byrån kommer att arbeta med frågor som hör under gemenskapens befogenhet eftersom den kommer att syssla med tillämpning av gemenskapslagstiftning.

Vilken är den mest effektiva lösningen med beaktande av gemenskapens och medlemsstaternas resurser?

Karaktären på gemenskapens sjösäkerhetspolitik och behovet av enhetlig tillämpning gör att åtgärder på gemenskapsnivå det enda sättet att garantera att samma skyddsnivå gäller i hela unionen beträffande sjösäkerhet och förhindrande av marina föroreningar.

Vilka konkreta mervärden kommer den planerade åtgärden att innebära, och vilka kostnader skulle det medföra att inte vidta åtgärden?

Byrån kommer att bidra på ett betydande sätt till en korrekt tillämpning av gemenskapslagstiftningen i hela unionen, utarbetandet och spridningen av framgångsrika metoder till medlemsstaterna samt till en förbättring av gemenskapens system för sjösäkerhet och förhindrande av förorening. Detta kommer att minska risken för sjöolyckor, marin förorening och dödsolyckor till sjöss.

En korrekt och enhetlig tillämpning av den befintliga lagstiftningen kommer att garantera likvärdiga konkurrens- och marknadsvillkor, minska den snedvridning av konkurrensen som följer av de ekonomiska fördelar som uppstår när någon använder

fartyg som inte uppfyller normerna, vilket kommer att gynna de rederier och andra som bedriver sjöfartsverksamhet på ett seriöst sätt.

Det är mycket svårt att beräkna vilka kostnader det skulle innebära att inte vidta åtgärden. En sådan beräkning skulle först och främst förutsätta att man vet hur många olyckor byrån kommer att förebygga. Man kan dock säga att om byrån lyckas förebygga en enda större olycka – som t.ex. ERIKA-katastrofen, som orsakade skador på uppskattningsvis 400 miljoner euro – så har byrån mer än tjänat in sina kostnader.

Vilka handlingsalternativ har gemenskapen (rekommendation, ekonomiskt stöd, förordning, ömsesidigt erkännande)?

Åtgärdens syfte kan bara uppnås genom en förordning. Tillämpningen av gemenskapens lagstiftning på området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening kommer inte att bli enhetlig och effektiv med någon annan form av rättsakt. Förordning är den form av rättsakt som vanligen används när en gemenskapsbyrå skall inrättas.

Krävs det en enhetlig lagstiftning eller räcker det med ett direktiv som anger de allmänna målen och låter medlemsstaterna välja metod för genomförande?

Så som anges i föregående punkt bestäms typen av rättsakt av åtgärdens syfte.

5. KOMMENTARER TILL ARTIKLARNA

Kapitel I – Syfte och arbetsuppgifter

Artikel 1

En europeisk sjösäkerhetsbyrå behövs för att skapa en hög, enhetlig och effektiv säkerhetsnivå för sjöfarten och förhindrandet av förorening i gemenskapen. Vidare skall byrån ge medlemsstaterna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa gemenskapens lagstiftning på sjösäkerhetsområdet, bevaka tillämpningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Artikel 2

1. Detta är en mycket viktig artikel, där det anges vilka arbetsuppgifter byrån skall utföra för att de syften som anges i artikel 1 skall kunna uppnås.

a) Byråns uppgift är att bevaka den internationella sjösäkerhetsrättens fortlöpande utveckling och analysera forskningsprojekt som handlar om sjösäkerhet och skydd av den marina miljön. På grundval av dessa båda aktiviteter, eller på grundval av den egna expertisen, skall byrån göra kommissionen uppmärksam på hur gemenskapslagstiftningen bör uppdateras för att även framdeles vara effektiv.

b) För att kontrollera att hela gemenskapssystemet för hamnstatskontroll fungerar skall byrån göra besök på plats i medlemsstaterna för att se hur dessa genomfört sina förpliktelser beträffande hamnstatskontroll. Besöken kommer att ge en god grund för arbetet med att ta fram framgångsrika metoder, som sedan skall spridas över hela

gemenskapen. På grundval av erfarenheterna från besöken och det övriga arbetet med att kontrollera hamnstatskontrollsystemets funktion skall byrån lägga fram förslag för kommissionen för hur systemet kan förbättras. Byrån skall ställa sina kunskaper till kommissionens förfogande, och skall delta i tekniska arbetsgrupper som inrättats inom ramen för det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll.

För att man skall kunna garantera att de klassificeringssällskap som erkänts på gemenskapsnivå sköter sin verksamhet på ett bra sätt krävs två saker: det måste kontrolleras att sällskapen uppfyller bestämmelserna i rådets direktiv 94/57/EG, och det måste kontrolleras att deras verksamhet uppfyller kraven beträffande sjösäkerhet och förhindrande av förorening. Byrån skall bistå kommissionen och medlemsstaterna med båda sakerna.

Byrån skall bistå kommissionen och medlemsstaterna i arbetet med att se till att övrig gemenskapslagstiftning på sjösäkerhetsområdet tillämpas korrekt. Detta gäller bl.a. säkerheten på passagerarfartyg, marin utrustning och fartygsbemanning.

c) Objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet och föroreningar är av högsta vikt om kommissionen och medlemsstaterna skall kunna vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra befintliga åtgärder och utvärdera deras effektivitet. Det finns redan ett antal databaser, och det kommer att behövas flera. Byrån skall utarbeta ett lämpligt arbetsprogram (med bl.a. samkörning av databaser) som innebär att man kan ge gemenskapen de uppgifter och data som behövs utan att behöva göra om arbete som redan gjorts. Byrån skall, med insamlade data som grund, bistå kommissionen vid publikationen två gånger om året av uppgifter om fartyg som vägrats tillträde till hamnar i gemenskapen med tillämpning av direktivet om hamnstatskontroll. Byrån skall, med samma data som grund, bistå kommissionen och medlemsstaterna i deras ansträngningar att identifiera och lagföra fartyg som gjort sig skyldiga till olagliga utsläpp.

d) Byrån skall bistå kommissionen och medlemsstaterna vid bevakningen av navigation och sjöfart. Byrån skall i detta sammanhang underlätta samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen enligt bestämmelserna om det europeiska rapporteringssystemet för sjötrafik.

e) Rådet (transport) begärde vid sitt möte den 26 juni 2000 att kommissionen vid tillfälle skall lägga upp en europeisk databas över olyckor och incidenter till havs. Databasen kan bli ett viktigt verktyg för att förebygga olyckor, och kan fungera som faktabas för teoretiska säkerhetsbedömningar som kan ligga till grund för nya initiativ. Byrån skall även utarbeta en gemensam metod för utredning av sjöfartsolyckor i gemenskapen, och med utgångspunkt i erfarenheterna stödja medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor i gemenskapens vatten. Byrån skall vidare analysera befintliga olycksrapporter för att man skall kunna förebygga liknande händelser, och sprida resultatet av analysen.

f) Byrån skall spela en aktiv roll för att få tillämpningen av gemenskapens sjösäkerhetslagstiftning enhetlig och effektiv i hela gemenskapen. Den skall vidta lämpliga utbildningsåtgärder beträffande frågor som gäller hamnstatskontroll och flaggstat, eftersom utbildning anses vara första steget på vägen mot ett harmoniserat gemenskapssystem.

g) Byrån skall tillhandahålla kandidatländerna tekniskt stöd för genomförandet av gemenskapslagstiftningen på sjösäkerhetsområdet. Uppgiften omfattar att hjälpa till med att förklara hur gemenskapens system för tillämpning av sjösäkerhetslagstiftningen fungerar och sprida kunskap om framgångsrika metoder. Byrån skall dock inte ha någon praktisk verksamhet i kandidatländerna (t.ex. tillhandahålla personal för omstrukturering av ländernas befintliga sjösäkerhetsmyndigheter), utan skall bara ge teoretiskt stöd. Byrån skall även genomföra lämpliga utbildningsåtgärder för kandidatländerna.

2. För att byråns tekniska och vetenskapliga kompetens alltid skall stå till gemenskapens förfogande, för kontroll av medlemsstaternas tillämpning av gemenskapslagstiftningen och vid behov för frågor som inte specifikt nämns i byråns arbetsprogram, skall byrån på kommissionens begäran utföra andra särskilda uppgifter. Byrån får inte utföra några uppgifter på en medlemsstats begäran.

Artikel 3

För att förordningens syften skall uppfyllas och för att byrån skall kunna sköta sina arbetsuppgifter på lämpligt sätt skall byrån besöka medlemsstaterna. Besöken skall i första hand gälla hur medlemsstaten uppfyller sina förpliktelser när det gäller hamnstatskontroll, men även andra aspekter som har med tillämpningen av gemenskapslagstiftningen på områdena för sjösäkerhet och förhindrande av förorening kan tas upp. Besöken kommer att ge byrån insikter i hur medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter arbetar, vilka brister som vidlåder gemenskapssystemet och vilka av medlemsstaternas metoder som är särskilt framgångsrika. Byrån skall med utgångspunkt i denna kunskap föreslå hur systemet kan förbättras och, i ett andra led, sprida kunskap om framgångsrika metoder. Kommissionen skall analysera de rapporter som byrån utarbetar efter varje besök, och skall besluta om uppföljningsåtgärder.

Artikel 4

Eftersom byrån skall bygga upp och använda databaser som kan innehålla uppgifter av personlig natur är det viktigt att ange att den information som kommissionen och byrån samlar in med tillämpning av denna förordning omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter[28].

Kapitel II: Byråns organisation och drift

Artikel 5

Byrån är ett självständigt gemenskapsorgan. Behöriga myndigheter skall, efter förslag från kommissionen, fatta beslut om var byrån förläggas senast sex månader efter det att förordningen antagits. På begäran från kommissionen får byrån inrätta de regionala centrum i medlemsstaterna som byrån behöver för att kunna utföra de arbetsuppgifter som rör bevakning av navigation och sjöfart, i synnerhet för att säkerställa optimala trafikförhållanden i känsliga zoner, som anges i gemenskapslagstiftningen om det europeiska rapporteringssystemet för sjötrafik.

[28] EGT L 281, 23.11.1995.

Artikel 6

Tjänsteföreskrifterna för gemenskapens institutioner gäller även för byråns personal. Bara en liten del av personalen är tänkt att komma från gemenskapens institutioner; dessa får tillfällig anställning på byrån. Övrig personal kommer att rekryteras på grundval av erfarenheter och meriter från nationella myndigheter och näringslivet; även dessa får tillfällig anställning.

Artikel 7

Byrån och dess personal skall omfattas av protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier.

Artikel 8

Bestämmelserna om byråns avtalsrättsliga och utomobligatoriska ansvar är de samma som enligt artikel 288 i fördraget gäller för gemenskapen.

Artikel 9

Byråns styrelse skall fatta beslut om språkbestämmelserna. Språkbestämmelserna bör utformas på ett sätt som gör det möjligt för byrån att arbeta effektivt och snabbt.

Artikel 10

I artikeln anges styrelsens, som är ett av byråns ledningsorgan, befogenheter. Styrelsen har ett övergripande ansvar och utnämner den verkställande direktören, antar årsrapporten och – med kommissionens godkännande – arbetsprogrammet samt fattar beslut om budgeten. Den skall också se till att byråns verksamhet präglas av insyn och objektivitet och skall därför anta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören.

Artikel 11

Styrelsen skall bestå av fyra företrädare vardera från kommissionen, rådet och Europaparlamentet samt fyra av kommissionen utsedda företrädare från de branschsektorer som främst berörs.

Artikel 12

Styrelsen skall utse en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter.

Artikel 13

Styrelsen håller ordinarie och extraordinarie sammanträden. Den verkställande direktören skall närvara; utomstående observatörer kan också närvara. Den verkställande direktören har inte rösträtt.

Artikel 14

Styrelsen skall fatta sina beslut med två tredjedelars majoritet, och varje ledamot har en röst.

Artikel 15

I artikeln fastställs den verkställande direktörens befogenheter. Denne får inte ta emot instruktioner från någon regering eller något organ, men skall följa alla instruktioner och agera på alla förfrågningar om stöd från kommissionen i samband med de arbetsuppgifter som anges i artikel 2. Byrån skall ledas av den verkställande direktören, som skall utarbeta och genomföra budgeten och arbetsprogrammet och ansvara för personalfrågor.

Artikel 16

Den verkställande direktören och en eller flera enhetschefer utses av styrelsen, som också granskar dessa tjänstemän i disciplinärenden. Den verkställande direktören utses för en begränsad period, men uppdraget kan förlängas.

Artikel 17

Medlemsstater och fysiska och juridiska person som berörs direkt och personligen får överklaga handlingar. Dessa kan alltså begära att kommissionen granskar lagenligheten av den verkställande direktörens och styrelsens handlingar.

Artikel 18

Europeiska länder får delta i byråns arbete, om de genom avtal med Europeiska gemenskapen har antagit och tillämpar gemenskapslagstiftningen på det område som omfattas av denna förordning.

Kapitel III - Finansiella bestämmelser

Artikel 19

Byråns budget kommer att finansieras främst genom ett bidrag från gemenskapen. Byrån kan ta betalt för sina tjänster (t.ex. publikationer och utbildning) i form av avgifter.

Byrån behöver ett budgetanslag som är tillräckligt stort för att den skall kunna anställa den personal som anges ovan, sköta sina arbetsuppgifter och få verksamheten att fungera ordentligt.

Den verkställande direktören skall utarbeta en preliminär budget som antas av styrelsen. Budgeten skickas därefter till kommissionen som behandlar ärendet enligt standardförfarandet för budgetarbetet. Artikel 279 i EG-fördraget gäller.

Artikel 20

Den verkställande direktören ansvarar för budgetens genomförande. Kommissionens styrekonom sköter den finansiella kontrollen och revisionsrätten granskar räkenskaperna och offentliggör en årlig rapport. Europaparlamentet skall på styrelsens rekommendation bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten.

Artikel 21

Byrån skall i samarbete med kommissionen genomföra en oberoende utvärdering av förordningens tillämpning senast fem år efter det att byrån inlett sin verksamhet.

Styrelsen skall på grundval av utvärderingsresultaten ge kommissionen rekommendationer om hur förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bör ändras.

Artikel 22

Styrelsen skall, efter att ha fått kommissionens godkännande och revisionsrättens yttrande, anta en budgetförordning som skall innehålla riktlinjer för utarbetandet och genomförandet av byråns budget.

Kapitel IV - Slutbestämmelser

Artikel 23

Förordningen träder i kraft i enlighet med artikel 24, men byrån skall inleda sin verksamhet först tolv månader senare. Detta ger tillräckligt med tid för att byrån skall kunna byggas upp.

Artikel 24

I artikeln anges när förordningen träder i kraft.

6. SLUTLIGA ÖVERVÄGANDEN

En finansieringsöversikt bifogas förslaget. Någon konsekvensbedömning har inte gjorts, eftersom förslaget inte påverkar företagen.

2000/0327 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[29],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[30],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[31],

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 251 i fördraget[32], och

av följande skäl:

(1) Det finns inom gemenskapen ett stort antal bestämmelser som handlar om att förbättra säkerheten och förhindra förorening i samband med sjötransporter. För att vara effektiv måste sådan lagstiftning tillämpas korrekt och enhetligt i hela gemenskapen. På så sätt skapas likvärdiga konkurrens- och marknadsvillkor, och man kommer till rätta med den snedvridning av konkurrensen som följer av de ekonomiska fördelar som uppstår när någon använder fartyg som inte uppfyller normerna, vilket kommer att gynna de rederier och andra som bedriver sjöfartsverksamhet på ett seriöst sätt.

(2) Vissa av de arbetsuppgifter som nu utförs på gemenskapsnivå eller nationell nivå kan skötas av ett specialiserat expertorgan. Det behövs tekniskt och vetenskapligt stöd och en fast engagerad expertis på hög nivå för att på ett korrekt sätt kunna tillämpa gemenskapens lagstiftning på områdena för sjösäkerhet och förhindrande av förorening och för att kunna bevaka tillämpningen av lagstiftningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet. Det finns alltså ett behov av att inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå inom gemenskapens befintliga institutionsstruktur och maktfördelning.

(3) Byrån skall, allmänt sett, fungera som ett tekniskt organ som gör det möjligt för gemenskapen att agera effektivt för att förbättra bestämmelserna om den övergripande

---

29 EGT C , , s. .
30 EGT C , , s. .
31 EGT C , , s. .
32 EGT C , , s. .

sjösäkerheten och förhindrandet av förorening. Byrån skall bistå kommissionen i det fortgående arbetet med att uppdatera gemenskapens sjösäkerhetslagstiftning, och skall tillhandahålla det stöd som behövs för att se till att lagstiftningen tillämpas enhetligt och effektivt i hela gemenskapen. Byrån skall vara särskilt aktiv i arbetet med att förbättra gemenskapens övergripande system för hamnstatskontroll och vid kontrollen av de klassificeringssällskap som erkänts på gemenskapsnivå.

(4) För att målsättningarna med byråns inrättande skall uppnås bör byrån utföra ett antal andra viktiga arbetsuppgifter avsedda att höja sjösäkerheten och förhindra förorening i gemenskapens vatten. Byrån skall vidta lämpliga utbildningsåtgärder beträffande frågor som gäller hamnstatskontroll och flaggstat. Den skall ge kommissionen och medlemsstaterna objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet och förhindrande av förorening, så att dessa kan vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra befintliga åtgärder och utvärdera åtgärdernas effektivitet. Byrån skall vidare underlätta samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen enligt de gemensamma bestämmelserna om det europeiska rapporteringssystemet för sjötrafik. Den skall samarbeta med kommissionen och medlemsstaterna vid utredningar av allvarliga olyckor till sjöss inom EU. Den skall se till att den kunskap om sjösäkerhet som finns inom gemenskapen står till kandidatländernas förfogande. Dessa länder bör även få delta i byråns verksamhet.

(5) Byrån skall arbeta för att förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna, och skall utarbeta framgångsrika metoder och sprida kunskap om dessa i gemenskapen. Detta är avsett att leda till att sjösäkerhetssystemet i gemenskapen blir bättre och att risken för olyckor, förorening och dödsfall till sjöss minskar.

(6) För att byrån skall kunna utföra sina arbetsuppgifter ordentligt bör dess tjänstemän besöka medlemsstaterna för att kontrollera att gemenskapens system för sjösäkerhet och förhindrande av förorening fungerar.

(7) När det gäller byråns avtalsrättsliga ansvar, som regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga, skall Europeiska gemenskapernas domstol vara behörig att träffa avgöranden med stöd av en skiljedomsklausul i avtalet. EG-domstolen skall också vara behörig i tvister som gäller byråns utomobligatoriska ersättningsansvar.

(8) För att kunna utöva tillsyn över byråns arbete bör medlemsstaterna, kommissionen och Europaparlamentet vara företrädda i en styrelse, som bör ha befogenhet att fastställa budgeten och kontrollera att den genomförs, anta lämpliga finansiella bestämmelser, utarbeta tydliga och begripliga förfaranden för byråns beslutsfattande, godkänna dess arbetsprogram samt utnämna den verkställande direktören.

(9) För att byrån skall fungera som avsett bör den verkställande direktören vara i hög grad oavhängig och ha stor handlingsfrihet när det gäller byråns inre organisation. Den verkställande direktören skall därför vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att byråns arbetsprogram genomförs, utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen, göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter samt genomföra budgeten.

(10) För att garantera byråns oberoende och självständighet är det nödvändigt att den har en egen budget där intäkterna främst består av ett bidrag från gemenskapen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I: SYFTE OCH ARBETSUPPGIFTER

Artikel 1
Syfte

1. Genom denna förordning inrättas en europeisk sjösäkerhetsbyrå, nedan kallad *byrån*, i syfte att skapa en hög, enhetlig och effektiv säkerhetsnivå för sjöfarten och förhindrandet av förorening i gemenskapen.

2. Byrån skall ge medlemsstaterna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla expertis på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa gemenskapens lagstiftning på sjösäkerhetsområdet, bevaka tillämpningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Artikel 2
Arbetsuppgifter

1. För att de syften som anges i artikel 1 skall uppnås skall byrån utföra följande arbetsuppgifter:

a) Bistå kommissionen i arbetet med att uppdatera gemenskapens sjösäkerhetslagstiftning, särskilt med beaktande av den internationella rättens utveckling på området. I denna uppgift ingår att analysera forskningsprojekt som handlar om sjösäkerhet och skydd av den marina miljön.

b) Bistå kommissionen i arbetet med att se till att gemenskapens sjösäkerhetslagstiftning tillämpas på ett effektivt sätt i hela gemenskapen. Byrån skall särskilt

   1) kontrollera att hela gemenskapssystemet för hamnstatskontroll fungerar, bland annat genom besök på plats i medlemsstaterna, och föreslå förbättringar av systemet för kommissionen,

   2) ge kommissionen det tekniska stöd den behöver för sitt deltagande i de tekniska arbetsgrupper som inrättats inom ramen för det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll,

   3) bistå kommissionen på följande områden:

      - Inspektion av de klassificeringssällskap som erkänts eller borde ha erkänts på gemenskapsnivå på grundval av direktiv 94/57/EG.

      - Fortlöpande kontroll av dessa klassificeringssällskaps verksamhet beträffande säkerhet och förhindrande av förorening, om inte annat följer av direktiv 94/57/EG.

- Fortlöpande kontroll av att gemenskapslagstiftningen rörande säkerheten på passagerarfartyg tillämpas på ett korrekt sätt, särskilt direktiv 98/18/EG och 99/35/EG.

- Fortlöpande kontroll av att direktiv 96/98/EG om marin utrustning tillämpas på ett korrekt sätt.

- Genomförande av övriga arbetsuppgifter som tilldelas kommissionen genom gemenskapslagstiftningen på sjösäkerhetsområdet, vilket även omfattar gemenskapslagstiftningen om fartygsbemanning.

c) Ge kommissionen och medlemsstaterna objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet, så att dessa kan vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra säkerheten och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet. I denna uppgift ingår att samla in, registrera och utvärdera tekniska data om sjösäkerhet, sjöfart och marina föroreningar (från olyckor eller avsiktliga utsläpp), att systematiska utnyttja och samköra befintliga databaser och att vid behov skapa nya databaser. Byrån skall, med insamlade data som grund, bistå kommissionen vid publikationen två gånger om året av uppgifter om fartyg som vägrats tillträde till hamnar i gemenskapen med tillämpning av direktivet om hamnstatskontroll. Byrån skall, med samma data som grund, bistå kommissionen och medlemsstaterna i deras ansträngningar att identifiera och lagföra fartyg som gjort sig skyldiga till olagliga utsläpp.

d) Utföra arbetsuppgifter som rör bevakning av navigation och sjöfart i enlighet med direktiv 2001/.../EG om inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten, i syfte att förenkla samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen på området.

e) Tillsammans med kommissionen och medlemsstaterna utarbeta en gemensam metod för utredning av sjöfartsolyckor i gemenskapen, stödja medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor i vatten som hör under medlemsstaternas överhöghet samt analysera befintliga olycksrapporter.

f) Vidta lämpliga utbildningsåtgärder beträffande frågor som hör under hamnstatens och flaggstatens befogenhet.

g) Tillhandahålla kandidatländerna tekniskt stöd för genomförandet av gemenskapslagstiftningen på sjösäkerhetsområdet. Denna uppgift omfattar genomförandet av lämpliga utbildningsåtgärder.

2. Byrån får utföra de arbetsuppgifter som avses i punkterna a, b, d, och g endast på kommissionens begäran. Vid behov och på kommissionens begäran får byrån utföra andra särskilda arbetsuppgifter.

Artikel 3
Besök i medlemsstaterna

1. För att sköta angivna arbetsuppgifter skall byrån besöka medlemsstaterna. Medlemsstaternas nationella myndigheter skall underlätta arbetet för byråns personal så att besöket avlöper på ett lämpligt sätt. Byråns personal har rätt att

a) undersöka akter, data, rapporter och andra handlingar som rör tillämpningen av gemenskapslagstiftningen på området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening till havs,

b) kopiera hela eller delar av sådana akter, data, rapporter och andra handlingar,

c) begära muntliga förklaringar på plats,

d) få tillträde till alla lokaler, marker eller transportmedel.

2. Byrån skall underrätta den berörda medlemsstaten om att den tänker göra ett besök, vilka tjänstemän som befullmäktigats och vilken dag besöket skall inledas. De befullmäktigade tjänstemännen skall utöva sina befogenheter efter uppvisande av ett beslut från byråns verkställande direktör där syftet och målet med besöket anges.

3. Efter varje besök skall byrån utarbeta en rapport som skickas till kommissionen.

Artikel 4
Spridning och skydd av information

1. Den information som kommissionen eller byrån samlar in med tillämpning av denna förordning omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter[33].

2. Byråns tjänstemän och övriga anställda får inte heller efter att ha lämnat tjänsten avge någon information som omfattas av tystnadsplikten; detta gäller särskilt information om företag, företags affärsförbindelser eller kostnadsfaktorer.

KAPITEL II : BYRÅNS ORGANISATION

OCH DRIFT

Artikel 5
Rättslig status, säte, regionala centrum

1. Byrån skall vara ett gemenskapsorgan. Den skall vara en juridisk person.

2. Beslut om var byrån skall förläggas skall, efter förslag från kommissionen, fattas av behöriga myndigheter senast sex månader efter det att förordningen antagits.

3. Byrån skall i varje medlemsstat ha den mest vittgående rättskapacitet som tillerkänns juridiska personer enligt den nationella lagstiftningen. På begäran från kommissionen och med samtycke från berörda medlemsstater får byrån inrätta de regionala centrum som byrån behöver för att kunna utföra de arbetsuppgifter som rör bevakning av navigation och sjöfart, i synnerhet för att säkerställa optimala trafikförhållanden i

[33] EGT L 281, 23.11.1995.

känsliga zoner, som anges i direktiv 2001/.../EG om inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten.

4. Byrån skall företrädas av den verkställande direktören.

Artikel 6
Personal

1. Byråns personal omfattas av samma regler som gäller gemenskapens övriga anställda och tjänstemän. Styrelsen skall i samråd med kommissionen utfärda nödvändiga tillämpningsföreskrifter.

2. Om inte annat följer av artikel 16 skall byrån, när det gäller dess egen personal, utöva de befogenheter som enligt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övrig personal tillkommer tillsättningsmyndigheten.

3. Byråns personal skall bestå av tjänstemän från gemenskapens institutioner som av den berörda institutionen hänförts till den administrativa ställningen "uppehållande av annan tjänst", och anställts tillfälligt av byrån, samt av övriga anställda som rekryteras av byrån.

Artikel 7
Privilegier och immunitet

Byrån och dess personal skall omfattas av protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier.

Artikel 8
Ansvar

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar skall regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.

2. Europeiska gemenskapernas domstol skall vara behörig att träffa avgöranden med stöd av en skiljedomsklausul i ett avtal som ingåtts av byrån.

3. Vid utomobligatoriskt ansvar skall byrån ersätta skador som orsakats av dess enheter eller dess anställda under tjänsteutövning, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar.

4. EG-domstolen skall vara behörig att avgöra tvister om sådant skadestånd som avses i punkt 3.

5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån skall regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller de anställningsvillkor som gäller för dem.

Artikel 9
Språk

1. Styrelsen skall besluta vilka språk som skall användas inom byrån.

2. Översättningscentrum för Europeiska unionens organ skall utföra de översättningar som byråns arbete kräver.

Artikel 10
Styrelsens inrättande och dess befogenheter

1. Byrån skall ha en styrelse.

2. Styrelsen skall

a) utnämnda den verkställande direktören i enlighet med artikel 16,

b) före den 31 mars varje år anta byråns allmänna rapport för föregående år och skicka den till kommissionen, rådet och Europaparlamentet,

c) före den 30 oktober varje år och efter kommissionens godkännande anta byråns arbetsprogram för det kommande året och skicka det till kommissionen, rådet och Europaparlamentet,

d) anta byråns slutliga budget innan räkenskapsåret börjar och vid behov anpassa den till gemenskapens bidrag och byråns övriga intäkter,

e) utarbeta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören,

f) utföra sina arbetsuppgifter beträffande byråns budget enligt artiklarna 19, 20 och 22,

g) granska den verkställande direktören och de enhetschefer som avses i artikel 15.3 i disciplinärenden.

Artikel 11
Styrelsens sammansättning

Styrelsen skall bestå av fyra företrädare vardera från kommissionen, rådet och Europaparlamentet, fyra av kommissionen utsedda företrädare från de branschsektorer som främst berörs, samt suppleanter. Mandatperioden skall vara fem år. Mandatet kan förnyas en gång.

Artikel 12
Styrelsens ordförande

1. Styrelsen skall utse en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter. Vice ordföranden skall ersätta ordföranden ex officio om denne är förhindrad att fullgöra sina plikter.

2. Mandatperioden för ordförandens och vice ordförandens skall vara tre år; mandatet upphör dock om uppdraget som styrelseledamot upphör. Mandatet kan förnyas en gång.

Artikel 13
Sammanträden

1. Styrelsens ordförande skall sammankalla till sammanträden.

2. Byråns verkställande direktör skall delta i överläggningarna. Denne deltar dock inte i omröstningar.

3. Styrelsen skall hålla ett ordinarie sammanträde per år. Den skall dessutom sammanträda på initiativ av ordföranden eller på begäran av kommissionen eller av en tredjedel av medlemsstaterna.

4. Styrelsen får bjuda in observatörer till sina sammanträden.

Artikel 14
Röstning

1. Styrelsen skall fatta sina beslut med två tredjedelars majoritet.

2. Varje ledamot skall ha en röst.

Artikel 15
Den verkställande direktörens arbetsuppgifter och befogenheter

1. Byrån skall ledas av den verkställande direktören; denne får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något organ. Den verkställande direktören skall följa alla instruktioner och agera på alla förfrågningar om stöd från kommissionen i samband med de arbetsuppgifter som anges i artikel 2.

2. Den verkställande direktören skall ha följande arbetsuppgifter och befogenheter:

   a) Denne skall utarbeta arbetsprogrammet och lägga fram det för styrelsen efter kommissionens godkännande. Den verkställande direktören skall vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra programmet. Denne skall agera på alla förfrågningar om stöd från kommissionen.

   b) Denne skall efter att ha fått kommissionens samtycke besluta om genomförandet av sådana besök som avses i artikel 3.

   c) Denne skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att byrån fungerar enligt bestämmelserna i denna förordning, bl.a. genom att anta anvisningar för den interna administrationen och offentliggöra meddelanden.

   d) Denne skall införa ett effektivt övervakningssystem med hjälp av vilket byråns resultat kan jämföras med verksamhetens syfte. På grundval därav skall den verkställande direktören varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen. Denne skall införa ett system för regelbunden utvärdering som motsvarar erkända branschnormer.

   e) Denne skall utöva de befogenheter över personalen som anges i artikel 6.2.

f) Denne skall göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter enligt artikel 19 och genomföra budgeten enligt artikel 20.

3. Den verkställande direktören får biträdas av en eller flera enhetschefer. Om den verkställande direktören är frånvarande eller indisponibel skall denne ersättas av någon av enhetscheferna.

Artikel 16
Utnämningar inom byrån

1. Byråns verkställande direktör skall utnämnas av styrelsen på kommissionens förslag. Den verkställande direktören kan avsättas av styrelsen på kommissionens förslag.

2. Den verkställande direktörens mandatperiod skall vara fem år. Mandatet kan förnyas en gång.

Artikel 17
Legalitetskontroll

1. Medlemsstater, styrelseledamöter samt direkt och personligen berörda tredje parter får begära att kommissionen kontrollerar att byråns handlingar är lagenliga. Begäran skall framställas senast femton dagar efter det att den berörda fått kännedom om handlingen. Kommissionen skall fatta beslut i ärendet inom en månad. Om något beslut inte fattats inom denna tid innebär det att begäran avslagits.

2. Punkt 1 gäller inte personalfrågor.

Artikel 18
Tredje lands deltagande

1. Europeiska tredje land får delta i byråns arbete, om de genom avtal med Europeiska gemenskapen har antagit och tillämpar gemenskapslagstiftningen på det område som omfattas av denna förordning.

2. Inom ramen för dessa avtal skall förfaranden utarbetas bl.a. för att fastställa hur och i vilken omfattning dessa länder skall delta i byråns arbete och vilka närmare bestämmelser som skall gälla för detta deltagande, inbegripet bestämmelser om finansiella bidrag och personal.

KAPITEL III : FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 19
Budget

1. Byråns intäkter skall bestå av

- bidrag från gemenskapen,

- avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller.

2. Byråns utgifter skall omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.

3. Den verkställande direktören skall göra en beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande år, och överlämna denna till styrelsen tillsammans med en tjänsteförteckning.

4. Intäkterna och utgifterna skall balansera varandra.

5. Styrelsen skall senast den 31 mars anta ett budgetförslag och överlämna detta till kommissionen, som på grundval av detta skall göra motsvarande beräkningar i det preliminära förslag till Europeiska unionens allmänna budget som den skall förelägga rådet och Europaparlamentet i enlighet med artikel 272 i fördraget.

6. Styrelsen skall anta byråns budget och vid behov anpassa den till gemenskapens bidrag.

Artikel 20
Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget.

2. Kontroll av byråns åtaganden och betalningar av alla utgifter samt kontroll av riktighet och inkassering av alla intäkter skall utföras av kommissionens styrekonom.

3. Den verkställande direktören skall senast den 31 mars varje år översända utförliga räkenskaper över intäkter och utgifter under föregående räkenskapsår till kommissionen, styrelsen och revisionsrätten.

   Revisionsrätten skall granska räkenskaperna i enlighet med artikel 248 i fördraget. Den skall årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Europaparlamentet skall på styrelsens rekommendation bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten.

Artikel 21
Utvärdering

1. Byrån skall i samarbete med kommissionen genomföra en oberoende utvärdering av förordningens tillämpning senast fem år efter det att byrån inlett sin verksamhet.

2. I utvärderingen skall det bedömas i vilken utsträckning förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög sjösäkerhetsnivå. Styrelsen skall utarbeta ett särskilt förfrågningsunderlag, som kommissionen skall godkänna.

3. Styrelsen skall ta emot utvärderingsresultaten och utfärda rekommendationer om hur förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bör ändras. Utvärderingsresultaten och rekommendationerna skall offentliggöras.

Artikel 22
Finansiella bestämmelser

Styrelsen skall, efter att ha fått kommissionens godkännande och revisionsrättens yttrande, anta byråns budgetförordning, som i synnerhet skall innehålla bestämmelser om det förfarande som skall användas vid utarbetandet och genomförandet av byråns budget i enlighet med artikel 142 i budgetförordningen för Europeiska unionens allmänna budget.

KAPITEL IV: SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 23
Inledande av byråns verksamhet

Byrån skall inleda sin verksamhet senast tolv månader efter det att förordningen trätt i kraft.

Artikel 24
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning.*

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämpning i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

2. BERÖRDA BUDGETPOSTER

En ny budgetpost B2- kommer att skapas under post B2-7 "Transport".

3. RÄTTSLIG GRUND

EG-fördraget artikel 80.2.

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

En europeisk sjösäkerhetsbyrå inrättas för att en hög, enhetlig och effektiv sjösäkerhetsnivå skall kunna uppnås i gemenskapen.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse eller förlängning

Tills vidare (årligt bidrag).

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

6. TYP AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

Gemenskapsbidrag för att balansera byråns utgifter och inkomster (se nedan).

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

1) Antagande om byråns utveckling

Den struktur och organisation som presenteras i förslaget till förordning grundar sig på de berördas önskemål om att det skall inrättas en organisation som snabbt och effektivt tar itu med de sjösäkerhetsfrågor som omfattas av förordningen.

Byrån kommer att inrättas i tre etapper.

De första sex månaderna av det första året utgör den första etappen och kommer att vara en övergångsperiod under vilken byrån bara kommer att syssla med administrativa frågor såsom hyra av lokaler, rekrytering av en första omgång kvalificerad personal och installation av nödvändig utrustning. På den verkställande direktörens initiativ skall de interna bestämmelser och förfaranden utarbetas som behövs för att byrån skall kunna utföra sina arbetsuppgifter.

Under det andra året, som utgör den andra etappen, bör byrån börja uppfylla syftena med sin verksamhet och de arbetsuppgifter som anges i förordningen.

Under det tredje året, som utgör den tredje etappen, bör byrån uppfylla alla syften med sin verksamhet och alla sina arbetsuppgifter.

Byrån bör alltså vara fullt funktionsduglig på 30 månader, och kommer att uppfylla samtliga arbetsuppgifter 2005.

2) Beräkning av kostnaderna (när byråns verksamhet är helt utbyggd 2005)

a) Personal

i) Heltidsanställda

Byråns personal skall bestå av tjänstemän från gemenskapens institutioner som av den berörda institutionen hänförts till den administrativa ställningen "uppehållande av annan tjänst", och anställts tillfälligt av byrån, samt av övriga anställda som rekryteras av byrån.

För att man skall få en tillräckligt stor, stabil och kvalificerad personalstyrka som samtidigt förnyas och håller sig à jour med den rättsliga och tekniska utvecklingen på sjösäkerhetsområdet kommer anställningarna att ske med tillfälliga kontrakt som kan förlängas.

(Det föreslås att ett litet antal tjänstemän skall flyttas över från kommissionen för att stärka banden mellan de båda organisationerna.)

Byrån beräknas behöva en personal på 55 personer[34] (se tabellen). Beräkningen grundas på en jämförelse med andra liknande organ och på förslaget om inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och beaktar de särskilda uppgifter byrån tilldelas.

De totala årliga utgifterna för den heltidsanställda personalen beräknas uppgå till 5,9 miljoner euro, med utgångspunkt i den genomsnittliga kostnaden 0,108 miljoner euro per år för en kommissionsanställd, inbegripet lokaler och administrativa kostnader (post, telefon, datorer osv.).

TABELL: Beräkning av antalet anställda – Fördelning på olika verksamheter och kategorier

[34] Större delen av dessa kommer att rekryteras som tillfälligt anställda i enlighet med kommissionens tjänsteföreskrifter.

2OO4	TOTALT	A	B	C	D
Administration[35]	14	3	4	5	2
-Ledning (inbegripet den verkställande direktören och 2 sekreterare).	3	1	0	2	
-Personal och ekonomiska resurser	8	1	3	2	2
-Information	3	1	1	1	
Byråns arbetsuppgifter:	41[36]	24	10	7	
- Uppdatering av gemenskapslagstiftningen på sjösäkerhetområdet med beaktande av den internationella rättens utveckling. Analys av forskningsnivån på området.	7	4	2	1	
- Arbetsuppgifter förknippade med hamnstatskontroll och utbildning på området.	7	4	2	1	
- Arbetsuppgifter förknippade med kontroll av klassificeringssällskap.	5	3	1	1	
- Bistå kommissionen när denna sköter sina lagstiftningsuppgifter på sjösäkerhetsområdet.	9	6	2	1	
- Insamling av information om sjösäkerhet och sjöfart och användning av databaser.	5	2	2	1	
- Utarbetande av en gemensam metod för och samordning av olycksutredningar.	4	2	1	1	
- Bistånd till kandidatländerna.	2	1		1	
- Miljö : Analys av forskningen om den marina miljön kommissionens tekniska bistånd, i samband med europeisk och internationell rätt på området.	2	2			
TOTALT	55	27	14	12	2

b) Kostnader för utrustning [37]

Kostnaderna för inköp av lös egendom och kostnader i samband därmed kommer att bli omfattande när byrån skall inrättas (första året), men kommer successivt att minska. För det första året anslås 260 000 euro, och för de följande två åren 100 000 euro, dvs. sammanlagt 360 000 euro. Efter 2005 beräknas utrustningskostnaden uppgå till 80 000 euro.

c) Driftskostnader

Dessa kostnader omfattar konferenser, studier, översättningar och publikationer. De olika utgifterna kan fördelas på följande sätt:

35 Inbegripet den verkställande direktören och två sekreterare.

36 Inbegripet två enhetschefer.

37 Beräkningarna gjorda på grundval av förslaget om inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, med beaktande av sjösäkerhetsbyråns personalstyrka och särskilda arbetsuppgifter.

- Översättning: Den årliga kostnaden beräknas uppgå till 50 000 euro med enhetspriset 79 euro per sida, dvs. en översättningsvolym på cirka 600 sidor (årsrapporten, eventuella studier, dokumentation i samband med seminarier, informationsbroschyrer).

- Publikationer: Byrån skall publicera sin allmänna rapport, information och tekniska handlingar i pappersform och på Internet. Publikationskostnaderna beräknas uppgå till 120 000 euro.

- Uppläggning av databaser: Byrån bör skapa databaser över uppgifter om sjösäkerhet. Utöver inköpskostnaden för datorerna, som ingår i kostnaderna för utrustning, kommer tre databaser att behövas, vilket kräver ett datorsystem och programutveckling. En server och ett grundläggande databehandlingssystem beräknas kosta 100 000 euro. Kostnaden för att ta fram ett program varierar mycket, men ligger för närvarande mellan 100 och 200 000 euro på GD TREN. Man kan alltså uppskatta kostnaden för databaserna under den första etappen till 500 000 euro.

- Studier: Uppföljning och utvärdering av forskningsverksamheten på sjösäkerhetsområdet ingår i byråns arbetsuppgifter. Detta innebär att byrån i vissa fall måste genomföra tekniska studier. En rimlig uppskattning av kostnaderna bör vara 500 000 euro, med beaktande av uppgifterna och den höga tekniska nivån.

- Seminarier och konferenser: Det kan behövas seminarier och konferenser vid utarbetandet av lagstiftning och utbildningsseminarier. De totala kostnaderna för mötesverksamheten beräknas uppgå till 150 000 euro.

De sammanlagda driftskostnaderna uppgår alltså till 1 300 000 euro[38].

d) Tjänsteresor

Vissa av byråns arbetsuppgifter innebär resor inom och utanför unionen. Det rör sig om t.ex. besök i hamnstaterna, kontrollen av klassificeringssällskapen och anpassningen av kandidatländernas lagstiftning, men även kontakter mellan byrån och kommissionens enheter (kostnader för resa och uppehälle). Anslaget till tjänsteresor beräknas uppgå till 250 000 euro[39].

3) Intäkter

Byråns intäkter består av ett bidrag från gemenskapens budget och de avgifter som avses i artikel 17 i förordningen.

Gemenskapens bidrag:

Gemenskapens bidrag skall täcka de mål och arbetsuppgifter som tilldelas byrån i enlighet med artiklarna 1 och 2 i förordningen.

---

38 I tabellen nedan (Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar) har den sammanlagda driftskostnaden och utrustningskostnaderna fördelats på det antal anställda som är verksamma inom varje verksamhet.

39 Uppskattningen har gjorts på grundval av den genomsnittliga faktiska kostnaden för tjänsteresor inom och utanför unionen (resa och uppehälle) för GD TREN, och det antal resor som var och en av byråns arbetsuppgifter förväntas ge upphov till. Uppskattningarna beaktar inte var byrån så småningom kommer att förläggas.

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

a) Typ av verksamhet (i euro)

Verksamhet	Heltids-anställda	Kostnader för utrustning	Rese-kostnader	Drifts-kostnader	Totalt
Administration **(14 personer)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Uppdatering av gemenskaps-lagstiftningen på sjösäkerhetsområdet, analys av forskningsnivån på området **(7 personer)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Arbetsuppgifter förknippade med hamnstatskontroll och utbildning på området **(7 personer)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Arbetsuppgifter förknippade med kontroll av klassificeringssällskapen **(5 personer)**	540 000	7272	60 000	120 000	728 000
Bistå kommissionen när denna sköter sina uppgifter på sjösäkerhetsområdet **(9 personer)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Insamling av information om sjösäkerhet och sjöfart och användning av databaser **(5 personer)**	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Utarbetande av en gemensam metod för och samordning av	432 000	5820	12 500	95 000	545 320

olycksutredningar (4 personer)					
Bistånd till kandidatländerna (2 personer)	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Miljö (2 personer)	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Totalt	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (avrundas till 7 600 000)**

b) Typ av kostnad

Åtagandebemyndiganden (i miljoner euro, löpande priser)

Post	2002	2003/2004	2005 och följande år
Personal	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Utrustning	260 000	100 000	80 000
Driftskostnader	325 000	800 000	1 300 000
Kostnader för tjänsteresor	60 000	180 000	250 000
Totalt	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Bidrag från unionens budget[40]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Tidsplan för åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

Gemenskapens bidrag skall utbetalas en gång per år och vid ett tillfälle.

[40] När bidraget från unionens budget fastställs skall byråns eventuella intäkter från utbildningsverksamhet och publikationer beaktas. Dessa intäkter kommer förmodligen att förbli små i förhållande till byråns sammanlagda totala budget, och de kan för närvarande inte uppskattas.

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Särskilda kontrollåtgärder som planeras:

8.1 För byrån

Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget. Denne skall varje år överlämna utförliga räkenskaper över inkomster och utgifter för föregående räkenskapsår till kommissionen, styrelsen och revisionsrätten. Kommissionens internrevisionstjänst kommer också att bistå byrån i arbetet med de finansiella transaktionerna. Tjänsten kommer att kontrollera risker, övervaka att bestämmelserna följs genom en oberoende bedömning av ledningskvaliteten och kontrollsystemen samt utfärda rekommendationer i syfte att förbättra verksamhetens effektivitet och se till att byråns resurser används på bästa sätt.

Byrån skall, efter att ha fått kommissionens och revisionsrättens godkännande, anta sin budgetförordning. Byrån skall inrätta ett internt revisionssystem, motsvarande det system som kommissionen inrättade vid sin omstrukturering.

8.2 Samarbete med OLAF

Den personal som omfattas av kommissionens tjänsteföreskrifter skall samarbeta med OLAF för att bekämpa bedrägerier.

8.3 För revisionsrätten

Revisionsrätten skall granska räkenskaperna i enlighet med artikel 248 i fördraget, och årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

Byråns särskilda mål beskrivs i förslaget till förordning: att säkerställa en hög, enhetlig och effektiv nivå för sjösäkerheten och förhindrandet av förorening i gemenskapen. Byrån skall vidare tillhandahålla medlemsstaterna och kommissionen nödvändigt tekniskt och vetenskapligt stöd och expertis på hög nivå för att på ett korrekt och effektivt sätt kunna tillämpa gemenskapens lagstiftning på sjösäkerhetsområdet, bevaka tillämpningen av lagstiftningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Byråns arbetsuppgifter kommer att påverka säkerheten för personer och gods som transporteras till sjöss inom unionen, men även miljön.

Byråns arbetsuppgifter påverkar också de som arbetar inom sjöfarten och organisationer verksamma inom området genom att man kommer till rätta med den snedvridning av konkurrensen som följer av de ekonomiska fördelar som uppstår när någon använder fartyg som inte uppfyller normerna, vilket kommer att gynna de rederier och andra som bedriver sjöfartsverksamhet på ett seriöst sätt.

9.2 Skäl för åtgärden

Kommissionen har under flera år antagit många bestämmelser avsedda att höja säkerheten och förhindra förorening inom sjöfarten.

Oljetankern Erikas förlisning i december 1999 ledde till att 400 km kust förorenades, vilket gav upphov till ett ramaskri hos allmänheten. Efter ytterligare sådana olyckor med svåra följder för miljön, till synes omöjliga att förhindra, har allmänheten alltmer förlorat tålamodet.

Europaparlamentet och rådet (allmänna frågor) har begärt att kommissionen kraftigt skärper gemenskapsbestämmelserna om sjösäkerhet.

Kommissionen föreslår därför, på Europaparlamentets begäran och inom ramen för en övergripande sjösäkerhetsstrategi, att en europeisk sjösäkerhetsbyrå inrättas, som skall ha till uppgift att stödja kommissionen och medlemsstaterna i arbetet med att tillämpa och bevaka tillämpningen av gemenskapslagstiftningen och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Byrån skall bistå kommissionen i arbetet med att uppdatera gemenskapens sjösäkerhetslagstiftning. Därvid skall den internationella sjörättens utveckling beaktas.

Byrån skall kontrollera att hela gemenskapssystemet för hamnstatskontroll fungerar och bistå kommissionen vid inspektioner av de klassificeringssällskap som erkänts på gemenskapsnivå. Den skall vidare vidta lämpliga utbildningsåtgärder beträffande hamnstats- och flaggstatskontroll.

Byrån skall ge kommissionen och medlemsstaterna objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet, så att dessa kan vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra säkerheten och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Byrån skall tillsammans med kommissionen och medlemsstaterna utarbeta en gemensam metod för utredning av sjöfartsolyckor i gemenskapen, stödja medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor i gemenskapens vatten samt analysera befintliga olycksrapporter.

Inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå kommer också att stimulera partnerskapsbildning mellan medlemsstaterna och spridning av kunskap om framgångsrika metoder i gemenskapen.

Dessa mål kommer att bidra till att sjösäkerhetssystemet i gemenskapen förbättras, och därigenom minskar risken för olyckor, förorening och dödsfall till sjöss.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Uppföljning och utvärdering av byråns verksamhet kommer att ske på grundval av byråns årliga rapport för det föregående året, som skall antas av styrelsen, och arbetsprogrammet för det kommande året, vilka både skall skickas till medlemsstaterna, kommissionen, rådet och Europaparlamentet (artikel 10 i utkastet till förordning). Byråns resultat kommer regelbundet att utvärderas grundligt i enlighet med gemenskapens praxis och normer.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (PUNKT III DEL A I DEN ALLMÄNNA BUDGETEN)

Inrättandet av byrån bör inte medföra några ytterligare kostnader för kommissionen. De arbetsuppgifter som just nu utförs av kommissionen kommer att ersättas av övervakning och uppföljning av byråns aktiviteter.

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

Ej tillämpligt.

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

Ej tillämpligt.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden, t.ex. kostnader för kommitté- och expertgruppsmöten

Ej tillämpligt.