EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 5.3.2003
KOM(2003) 92 slutlig

2003/0037 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

Den senaste tidens olyckor, framförallt förlisningarna av fartygen *Prestige* och *Erika* i november 2002 respektive december 1999, har betonat vikten av att stävja problemen med föroreningar orsakade av fartyg. Trots att en rad bestämmelser för att förbättra säkerheten antagits på EU-nivå under det senaste decenniet, fortsätter undermåliga fartyg med förorenande last att trafikera europeiska vatten och förorsaka omfattande föroreningar när olyckor inträffar, utan att de ansvariga parterna kan bestraffas på ett lämpligt sätt.

Olyckor med stor täckning i massmedia är emellertid inte det enda problemet. Största delen av de oljeföroreningar som orsakas av fartyg i hela världen utgörs av avsiktliga utsläpp. Denna oacceptabla ”driftsmetod”, dvs. avsiktliga utsläpp från fartyg, bl.a. tankrengöring och utsläpp av spillolja, tillämpas fortfarande i medlemsstaternas kustvatten och bortom dessa. Trots att det visserligen stämmer att de olika bestämmelser som antagits på internationell nivå och EU-nivå, i kombination med en rad initiativ från sjöfartsindustrin för att minska föroreningarna orsakade av fartyg, har begränsat användningen av dessa metoder är problemet fortfarande vida spritt. År 2001 upptäcktes genom flygövervakning 390 oljeutsläpp i Östersjön[1] och 596 i Nordsjön[2]. I en kommissionsundersökning om Medelhavet rapporteras 1638 olagliga utsläpp år 1999[3]. Endast en liten del av de fartyg som gör olagliga utsläpp upptäcks och endast ett fåtal av dessa fall leder så småningom till åtal.

I enlighet med kommissionens förslag till direktiv om skydd för miljön genom strafflagstiftning[4] fastställs det i det föreliggande direktivet att utsläpp som bryter mot gemenskapslagstiftningen skall utgöra ett brott och att påföljder, inbegripet brottspåföljder, skall ådömas om någon av de berörda personerna befunnits ha förorsakat eller deltagit i brottet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. För fysiska personer får detta, vid grova brott, inbegripa frihetsberövande. Införandet av lämpliga påföljder för föroreningsbrott är synnerligen viktigt med hänsyn till sjöfartsföroreningar, eftersom de internationella bestämmelser om skadeståndsansvar som reglerar föroreningar som orsakas av fartyg är ytterst bristfälliga när det gäller deras avskräckande effekt.

Mot bakgrund av den senaste tidens föroreningsincidenter har vikten av ett snabbt införande av särskilda bestämmelser om föroreningar orsakade av fartyg kraftigt betonats på högsta politiska nivå i EU. Vid Europeiska rådets toppmöte i Köpenhamn den 13 december 2002 uttryckte alla stats- och regeringschefer i EU sin djupa oro över olyckan med fartyget *Prestige* och hänvisade särskilt till behovet av ytterligare specifika bestämmelser om skadeståndsansvar och motsvarande påföljder. Rådet (transport och telekommunikation) välkomnade den 6 december 2002 ”kommissionens avsikt att lägga fram ett förslag i syfte att garantera att lämpliga sanktioner vidtas mot varje person som genom synnerligen vårdslöst beteende har orsakat eller bidragit till förorening”[5]. Dessutom höll rådet (rättsliga och inrikes

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Sedan 1988 har sammanlagt 7 216 bekräftade förorenande utsläpp från fartyg upptäckts i Östersjön med hjälp av flygövervakning.

2 http://www.bonnagreement.org/.

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

4 KOM(2001) 139 slutlig av den 13 mars 2001, ändrad genom KOM(2002) 544 slutlig av den 30 september 2002.

5 Punkt 14 i rådets slutsatser om en säker sjöfart och förhindrande av föroreningar av den 6 december 2002.

frågor) den 19 december 2002 med om att kompletterande åtgärder bör övervägas ”för att straffrättsligt stärka skyddet för miljön, särskilt haven.”[6]

Kommissionen delar helt medlemsstaternas uppfattning att detta förslag är brådskande och anser, mot bakgrund av det ovannämnda, att en särskild rättsakt om påföljder för föroreningar orsakade av fartyg är motiverad, utan att det påverkar tillämpningen av det allmänna miljöskyddssystem som är tillämpligt inom ramen för strafflagstiftningen[7]. Följaktligen föreslår kommissionen, såsom redan kungjorts i dess meddelande om ökad sjösäkerhet med anledning av oljetankern Prestiges förlisning (KOM(2002) 681 slutlig), att några av de största bristerna i lagstiftningen skall rättas till på detta område med hänsyn till både avsiktliga och oavsiktliga utsläpp[8].

2. BAKGRUND OCH SKÄL

2.1. Behovet av gemenskapsomfattande bestämmelser om föroreningar orsakade av fartyg

Det är allmänt vedertaget att avsiktliga utsläpp av avfall och lastrester från fartyg till havs sker alltför ofta. Största delen av dessa utsläpp är olagliga, dvs. de bryter mot de internationella bestämmelserna om fartygsutsläpp i Marpolkonventionen från 1973/1978 (1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention, nedan gemensamt kallade MARPOL 73/78, med ändringar), som ratificerats av många länder i hela världen. Trots detta dras endast en bråkdel av lagbrytarna inför rätta.

Det finns en rad skäl för detta. För det första, olagliga utsläpp främjas av att det saknas tillräckliga anläggningar för att ta emot avfall i hamnar. För det andra, tillämpningen av bestämmelserna i MARPOL 73/78 är inte konsekvent i hela världen, eller ens inom EU. För det tredje, utsläppen upptäcks inte alltid i tillräckligt god tid. För det fjärde, även om ett utsläpp upptäcks och spåras till ett särskilt fartyg, dras de ansvariga sällan inför rätta, och om detta görs saknas ofta tillräckliga bevis för att döma lagbrytaren. Slutligen, trots att en lagbrytare döms, tillämpar många stater fortfarande relativt milda straff för denna typ av brott; i vissa fall är det endast fartygets befälhavare som bestraffas, i stället för det rederi, vars instruktioner befälhavaren eventuellt följer.

I Marpolkonventionen från 1973/1978, som godtas över hela världen, fastställs detaljerade normer och strikta villkor för utsläpp av avfall och lastrester till havs, med strängare bestämmelser för havsområden som fastställts utgöra ”specialområden” (bl.a. när det gäller oljeföroreningar områdena Östersjön, Medelhavet och Nordsjön). Med tanke på hur stränga och allmänt vedertagna dessa normer är, kan problemet med de ofta förekommande olagliga utsläppen snarare sammanfattas vara resultatet av bristande genomförande och tillämpning av gällande bestämmelser än otillräckliga normer i sig. På internationell nivå finns det för närvarande få styrmedel för att se till att MARPOL 73/78 efterlevs. Om befälhavarna, rederierna eller staterna väljer att ignorera Marpol-bestämmelserna har det internationella

---

6 Rådets (rättsliga och inrikes frågor) yttrande av den 19 december 2002.

7 Enligt kommissionens förslag i mars 2001 (se fotnot 4).

8 Se även kommissionens meddelande ”Mot en strategi för att skydda och bevara den marina miljön”, KOM(2002) 539 av den 2 oktober 2002 i vilket regleringen av olagliga föroreningar orsakade av fartyg anges som ett av de viktigaste målen på kort sikt.

samfundet väldigt få möjligheter att se till att bestämmelserna följs, utan det får i stället sätta tilltro till nationella eller regionala åtgärder för detta ändamål.

Redan i sitt meddelande om en gemensam politik för sjösäkerhet av den 24 februari 1993 erkände kommissionen att överensstämmelsen mellan befintliga regler och gällande praxis är bristfällig. Av meddelandet framgår vidare att efterlevnaden av bestämmelserna i MARPOL 73/78, till vilken gemenskapens samtliga medlemsstater är parter, skulle kunna förbättras och att det skulle krävas ytterligare initiativ för att förbättra genomförandet av internationella regler och normer. Sedan dess har en rad sådana initiativ tagits på gemenskapsnivå. För det första, denna typ av överträdelse kontrolleras genom hamnstatskontroller inom ramen för direktiv 95/21/EG, varigenom oljedagboken och andra dagböcker skall kontrolleras vid varje inspektion. Inkonsekvenser eller tvivel kan leda till ytterligare inspektioner eller kvarhållande av fartyget. För det andra, för att bekämpa havsföroreningar som orsakas av driftsrelaterade (avsiktliga) utsläpp från fartyg har gemenskapen antagit direktiv 2000/59/EG i vilket det fastställs krav både på att hamnarna skall tillhandahålla tillräckliga anläggningar för att ta emot fartygsavfall och på att fartygen skall använda dessa anläggningar. Det direktivet syftar till att undanröja fördelarna för de fartyg som släpper ut förorenande ämnen i havet, genom att detaljerade bestämmelser fastställs för avlämnande av avfall och lastrester i hamnarna. Dessutom behandlar direktivet särskilda avfallsinspektioner som liksom inspektioner inom ramen för hamnstatskontroll skall utgöra stickprovskontroller. För det tredje, kommer trafikövervakningsdirektivet (2002/59/EG) ytterligare att förbättra kuststaternas tillgång till information om de fartyg som trafikerar deras vatten och om fartygens last. I direktivet fastställs även förfaranden för upptäckande av olagliga utsläpp till sjöss och för uppföljningsåtgärder till sjöss som skall vidtas av medlemsstaterna när sådana utsläpp har skett.

Trots att alla dessa instrument utgör viktiga steg mot att undanröja olagliga utsläpp löser de inte problemet på gemenskapsnivå. Det saknas ett element i regelverket. Det faktiska brottet, dvs. överträdelsen av gällande föroreningsnormer, omfattas inte helt av EG-lagstiftningen. Medlemsstaternas tillämpning av MARPOL 73/78 visar att det förekommer variationer, både i praktiken och i lagstiftningen[9]. Medlemsstaternas intresse när det gäller att inspektera och dra potentiella lagbrytare inför rätta varierar mycket. Dessutom varierar straffen för lagbrytare mellan medlemsstaterna, både när det gäller vilka personer som skall straffas och storleken och typen av de straff som skall utdelas.

Därför skulle ett särskilt direktiv om fartygsutsläppen vara gynnsamt på två sätt, eftersom det både skulle komplettera samt förtydliga gemenskapens reglering på detta område och harmonisera tillämpningen av bestämmelserna. Ett införande av en rättslig ram genom vilken brottet och påföljderna specificeras för fartygsutsläppen kommer även i hög grad att underlätta ett mer omfattande samarbete när det gäller tillämpningen av sådana bestämmelser. Det är till exempel allmänt vedertaget att det finns ett behov av att medlemsstaterna samarbetar i större utsträckning inom en rad områden som hör samman, bl.a. när det gäller övervakning av oljeolyckor, identifiering av de ansvariga och insamling av bevis som skulle vara av stort värde vid domstolsförhandlingar. Slutligen skulle en sådan rättsakt utgöra en rättslig plattform för Europeiska sjösäkerhetsbyråns (nedan kallad sjösäkerhetsbyrån) ingripande i denna fråga. Sjösäkerhetsbyrån är välutrustad för en uppföljning av frågor som rör övervakning av och bevis på olagliga utsläpp, och det finns ett brett politiskt stöd för att ge den sådan verksamhet i uppdrag, men för närvarande saknas den rättsliga grunden för sådana uppdrag i gemenskapslagstiftningen.

---

[9] Se exempelvis IMO:s dokument MEPC 48/12.

Sammanfattningsvis finns det en rad rättsliga, praktiska och politiska argument för en ny gemenskapsåtgärd, inom vars ram bestämmelser om föroreningar orsakade av fartyg inbegrips i gemenskapslagstiftningens räckvidd och efterlevnaden av dem regleras i detalj.

2.2. Skälen för påföljder, inbegripet brottspåföljder, mot lagbrytare

Ett av gemenskapens mål är att garantera säkerheten vid sjötransporter och skydda gemenskapsvattnen från föroreningar orsakade av fartyg. Detta mål skall uppnås inom ramen för gemenskapspolitiken i enlighet med avdelning V i fördraget, särskilt artikel 80.2 i detta. Gemenskapen har befogenhet att lagstifta för att uppnå ett gemenskapsmål, och den har behörighet att begära att brott mot denna lagstiftning sanktioneras på nationell nivå.

Gemenskapen har dock ingen uttrycklig behörighet i materiellt hänseende i straffrättsliga frågor. Emellertid kan gemenskapen i den grad det är nödvändigt för att uppnå gemenskapsmålen kräva att medlemsstaterna inför brottspåföljder. Dessutom kan medlemsstaterna vara skyldiga att vidta lämpliga åtgärder för att se till gemenskapslagstiftningen efterlevs, även i de fall påföljder (eller brottspåföljder) inte uttryckligen föreskrivs i gemenskapslagstiftningen. I de fall strafflagstiftning är det enda sättet att garantera att gemenskapslagstiftningen följs kan medlemsstaterna åläggas att föreskriva brottspåföljder. De relevanta frågorna för att avgöra huruvida en föreslagen åtgärd faller inom gemenskapens behörighetsområde eller inte avser således typen av och syftet med den planerade åtgärden. Om den berörda åtgärden syftar till att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön faller den inom gemenskapens behörighetsområde.

I enlighet med sin politik när det gäller överträdelser av miljölagstiftningen anser kommissionen att endast brottspåföljder kommer att vara tillräckligt effektiva när det gäller att se till att syftena med bestämmelserna om föroreningar orsakade av fartyg uppnås. En bestämmelse om brottspåföljder kommer att ha en avskräckande effekt på gemenskapsnivå för dem som är inbegripna i transporter av förorenande gods till sjöss. Tillräckligt avskräckande effekter kommer endast att uppnås om olagliga utsläpp blir en brottslig handling, vilket visar på ett starkare samhälleligt avståndstagande än de civil- och förvaltningsrättsliga ersättningsbestämmelserna. Det utgör därför en kraftig varning, med en större avskräckande effekt, till potentiella lagbrytare.

Utöver sådana överväganden finns det emellertid ytterligare ett viktigt särdrag i den gällande sjöfartslagstiftningen som kräver straffåtgärder när det gäller sjöfartsföroreningar. Detta rör de internationella bestämmelser om skadeståndsansvar som reglerar föroreningar som orsakas av fartyg, eftersom de är synnerligen bristfälliga med avseende på avskräckande effekter.

När det gäller ersättning för oljeföroreningar regleras för närvarande föroreningar orsakade av tankfartyg på gemenskapsnivå genom det system som inrättats inom ramen för internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och internationella konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, med ändringar enligt protokollen från 1992, till vilka alla EU-länder med kustområden är parter. I båda dessa konventioner fastställs ett tvåstegssystem som bygger på en strikt, men i praktiskt taget alla fall 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.

Med andra ord är de internationella reglerna för förorening genom olja (och förorening genom andra farliga och skadliga ämnen, som regleras i en konvention som ännu inte trätt i kraft) främst inriktad på *ersättningen* till de drabbade personerna. Den egentliga förorenarens *skadeståndsansvar* utgör en avsevärt mycket mindre del av dessa bestämmelser, eftersom förorenarens personliga ansvar minskas av en nästan obrytbar rättighet för redaren att begränsa sitt ansvar och av en kollektiv ersättning till lastmottagarna inom ramen för fonden, oberoende av deras faktiska inblandning i olyckan i det berörda fallet. Ansvarighets- och ersättningsbestämmelserna vid havsförorening omfattar i sin nuvarande form väldigt få avskräckande element som hindrar dem som är inbegripna i transporter av förorenande gods till sjöss från att använda vårdslösa metoder och de är därför av begränsat värde när det gäller att förhindra att olyckor överhuvudtaget inträffar. På grund av de internationella rättsliga begränsningar som finns kan dessa internationella skadeståndsbestämmelser emellertid inte ändras genom EU-lagstiftning. I det andra Erika-paketet, dvs. kommissionens meddelande om en andra omgång gemenskapsåtgärder avseende sjösäkerhet till följd av oljetankfartyget Erikas förlisning (KOM(2000) 802 slutlig), underströk kommissionen behovet av särskilt två ändringar för att kunna uppnå detta, nämligen följande:

– Redarens skadeståndsansvar skall vara obegränsat om det är bevisat att föroreningsskadan orsakades av grov oaktsamhet från dennes sida.

– Förbudet att mot fartygets befraktare, redare eller operatör resa ersättningsanspråk för föroreningsskada skall strykas i de relevanta konventionerna.

Kommissionen har dessutom kommenterat att den, om man inte lyckas förbättra de internationella reglerna för ansvarighet och ersättning på lämpligt sätt, kommer att föreslå gemenskapslagstiftning om införande av en gemenskapsordning för ansvarighet och ersättning vid förorening till sjöss. En sådan EU-ordning skulle kräva att gällande konventioner om skadeståndsansvar och ersättning vid oljeolyckor fråntäds. Kommissionen fortsätter sina ansträngningar att ändra de internationella bestämmelserna på det sätt som beskrivs ovan, men resultatet av dessa ansträngningar är hittills ovisst.

Av dessa skäl anser kommissionen att en bestämmelse om brottspåföljder måste införas på EU-nivå för att komplettera de gällande bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för föroreningsskador. På så sätt kan ett system för direkt ansvar för de inblandade i olyckan inrättas och bestämmelser som sörjer för lämpliga förebyggande och avskräckande effekter kan införas utan ovannämnda rättsliga begränsningar och utan några återverkningar när det gäller en snabb och full ersättning till de drabbade personerna. Förslaget till den så kallade COPE-fonden, som utgjorde en del av det andra Erika-paketet (KOM(2000) 802 slutlig), omfattade redan en artikel om ekonomiska påföljder (artikel 10), men eftersom rådet inte har diskuterat förordningen i sin helhet, har man ännu inte kommit vidare när det gäller denna fråga.

Mot bakgrund av dessa beaktanden, och i enlighet med sitt meddelande av den 3 december 2002 om ökad sjösäkerhet med anledning av oljetankern Prestiges förlisning (KOM(2002) 681 slutlig) som välkomnades av rådet, föreslår kommissionen att brott i form av förorening från fartyg, som begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, skall bli föremål för påföljder, inbegripet brottspåföljder. Det föreslagna direktivet omfattar förorening som orsakas av alla fartyg, oberoende av om det rör sig om tankfartyg eller inte och täcker inte endast oljeföroreningar utan även olagliga utsläpp av skadliga flytande ämnen. Såsom redan nämnts krävs en åtgärd av detta slag för att garantera en tillräckligt tydlig koppling mellan föroreningskällan och de ansvariga personerna. Med beaktande av de internationella rättsliga

begränsningarna och behovet av att garantera en effektiv och full ersättning till de drabbade personerna, utgör en bestämmelse om brottspåföljder det mest effektiva styrmedlet för att uppnå detta mål. Artikel 6 i det föreslagna direktivet är därför nödvändig för att garantera en effektiv sjösäkerhets- och miljöskyddspolitik i gemenskapen.

Den föreslagna åtgärden innebär inte att medlemsstaterna behöver göra några grundläggande ändringar (t.ex. beträffande doktrinerna om straffansvar eller skuldbegreppet) i sin straffrätt. Tillnärmningen av sådana principer och allmänna definitioner omfattas inte av de berörda gemenskapsmålen. I bestämmelsernas räckvidd ingår inte heller föreskrifter om (minimi)krav med hänsyn till brottspåföljder eller allmänna principer för strafflagstiftning, rättskipning, straffrättslig jurisdiktion och straffprocessrätt.

3. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

Det här förslaget består av två skilda, men lika viktiga, bestämmelser. För det första införlivas de tillämpliga internationella utsläppsbestämmelserna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och efterlevnaden av dessa bestämmelser regleras detaljerat. Denna del av förslaget omfattar vissa viktiga nya delar, främst inbegripandet av överträdelser som gjorts på det fria havet (havsområden utanför någon stats jurisdiktion). För det andra fastställs det i det förslagna direktivet att överträdelser av utsläppsbestämmelserna skall utgöra brott. Dessutom anges vilken typ av straff som skall utdelas.

Båda dessa bestämmelserna fyller viktiga luckor i lagstiftningen, eftersom utsläpp orsakade av fartyg för närvarande inte regleras i gemenskapslagstiftningen och gällande sjöfartslagstiftning inte är tillräckligt avskräckande för att de som är inbegripna i transporter av förorenande gods till sjöss skall sluta använda farliga metoder. Båda bestämmelserna har en räckvidd som går utöver problemet med oljeföroreningar, eftersom de behandlar föroreningsbrott mer generellt sett, bl.a. förorening genom kemiska ämnen.

4. SÄRSKILDA BEAKTANDEN

4.1. Syfte

I den första artikel klargörs att det grundläggande syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön samt att de föreslagna åtgärderna krävs för detta ändamål.

4.2. Definitioner

Definitionerna syftar till att specificera omfattningen av de föreslagna åtgärderna. Fastställandet av huruvida ett utsläpp är olagligt eller inte kommer att ske enligt normerna i MARPOL 73/78, samtidigt som definitionen av förorenande ämnen inbegriper olja och skadliga flytande ämnen, vilket också specificeras i MARPOL 73/78. Normerna enligt MARPOL 73/78 är allmänt tillämpliga i hela världen och därför välkända av de berörda parterna. Med hänsyn till hur stränga dessa normer är, finns det enligt kommissionens bedömning inga omedelbara skäl att gå utöver dem. I MARPOL 73/78 inbegrips exempelvis olja i varje form, och man hänvisar i allmänhet till att utflödets oljeinnehåll maximalt får uppgå till 15 ppm (miljondelar). Enklare uttryckt kan man säga att alla typer av oljeutsläpp som faktiskt är synliga i vattnet troligtvis strider mot normerna i MARPOL 73/78. Genom att utgå från normerna i MARPOL 73/78 kan man också lägga den rättsliga grunden för en mer

vidsträckt tillämpning av bestämmelserna som inte begränsas till medlemsstaternas territorialvatten. Detta är helt i överensstämmelse med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 till vilken gemenskapen är part. Eftersom direktivet syftar till att omfatta alla olagliga utsläpp, täcker definitionen utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, vilka i hög grad undantas från bestämmelserna i MARPOL 73/78. Det är dock värt att notera att påföljder, enligt artikel 6 i direktivet, endast skall utdömas för olagliga utsläpp om föroreningen är en följd av att de berörda parterna handlat uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Definitionen av fartyg är omfattande och täcker olika typer av havsgående fartyg, eftersom alla typer av fartyg kan göra olagliga utsläpp av förorenande ämnen. Av liknande skäl täcker definitionen av personer som skall omfattas av påföljder många olika typer av potentiella lagbrytare, bl.a. både fysiska och juridiska personer.

4.3. Geografisk räckvidd

Direktivet omfattar havsföroreningar orsakade av fartyg i gemenskapens kustvatten, men går även därutöver genom att även omfatta det fria havet. De exklusiva ekonomiska zonerna omfattas i den mån sådana inrättats, i enlighet med internationell lagstiftning, av en medlemsstat.

4.4. Tillämpning av bestämmelserna inom hamnarna

Artikel 4 grundas på hamnstatsbestämmelserna enligt del XII i Förenta nationernas havsrättskonvention. Förbudet mot utsläpp i havsområden utanför någon stats jurisdiktion (det fria havet) utgör ett stort steg framåt när det gäller att framhäva att olagliga utsläpp och det faktum att de är så allmänt förekommande är oacceptabla. Få stater utnyttjar för närvarande möjligheten att se till att brott som rör utsläpp i det fria havet leder till åtal, vilket föreskrivs i artikel 218.1 i Förenta nationernas havsrättskonvention. Denna aspekt är emellertid av största vikt för många medlemsstater, i synnerhet för de medlemsstater som inte har inrättat exklusiva ekonomiska zoner, vilket framförallt är fallet i Medelhavet. Tillsammans med lämpliga gemensamma övervaknings- och identifieringsåtgärder kommer denna bestämmelse i hög grad att förbättra möjligheterna att identifiera ansvariga, även när utsläppet har ägt rum utanför de berörda staternas nationella gränser. Kommissionen anser att detta är viktigt, eftersom föroreningarna inte stannar vid nationella gränser och varje begränsning av staternas möjligheter att vidta åtgärder som grundas på det havsområde där utsläppet ägde rum måste anses vara orealistisk. Ytterligare detaljer om skälen till inspektioner av ett fartyg ges genom en hänvisning till gällande gemenskapslagstiftning, så att det informationssystem som inrättats inom gemenskapen för övervakningen av fartyg och fartygsrelaterade utsläpp används fullt ut. I denna artikel behandlas inte vilken typ av rättslig uppföljning av påstådda utsläpp som skall tillämpas, utan detta skall bestämmas i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

4.5. Tillämpning av bestämmelserna när det gäller fartyg i genomfartstrafik

Förenta nationernas havsrättskonvention medför några avsevärda begränsningar när det gäller metoderna för tillämpningen av lagstiftningen om föroreningar orsakade av fartyg i genomfartstrafik i kustområdena. Genom att flera stater deltar i ett nätverk för informationsutbyte och samarbete beträffande tillämpning av bestämmelserna kan emellertid en betydande del av genomfartstrafiken genom gemenskapen täckas av den mekanism som beskrivs i artikel 5.

4.6. Brottspåföljder

I artikel 6 fastställs det att brott mot bestämmelserna i detta direktiv skall betraktas som en brottslig handling, vilket stämmer överens med kommissionens förslag till direktiv om skydd för miljön genom strafflagstiftning[10]. Påföljder skall ådömas om någon av de berörda personerna befunnits ha förorsakat, deltagit i eller anstiftat brottet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.

I artikel 6 specificeras dessutom att påföljderna för brotten skall vara tillräckligt avskräckande, vilket är av yttersta vikt för att utsläppsförbuden skall vara effektiva. Med tanke på de olikartade metoder som används i medlemsstaterna när det gäller påföljder mot föroreningsbrott fyller den föreslagna artikeln en viktig funktion när det gäller att harmonisera dessa till en gemenskapsstrategi för utsläppsbrott, bl.a. med hänsyn till de personer som omfattas av sådana påföljder, inbegripet rederiet. Kommissionen anser att föga uppnås genom en tillämpning av milda straff för föroreningsbrottslingar. Kommissionen anser att överträdelser som avser avsiktliga utsläpp av förorenande ämnen, genom att exempelvis förbikoppla en separator för oljehaltigt vatten eller genom att förfalska dagböcker, är tillräckliga för att leda till mycket höga böter. På samma sätt måste grov oaktsamhet som leder till stora oljeutsläpp och omfattande skador bestraffas hårt för att få de önskade avskräckande effekterna. Påföljderna kommer troligtvis oftast att ådömas i form av böter, men när det gäller fysiska personer får de inbegripa frihetsberövande vid mycket allvarliga överträdelser. För att åtgärden skall bli effektiv är det viktigt att juridiska personer kan hållas ansvariga och att de kan ådömas påföljder i hela gemenskapen. I vissa medlemsstater kan det emellertid vara svårt att fastställa brottspåföljder mot juridiska personer utan att ändra på grundläggande principer i det nationella rättssystemet. Medlemsstaterna skall därför kunna fastställa andra påföljder än brottspåföljder, under förutsättning att de är effektiva, avskräckande och proportionerliga. Påföljderna kan exempelvis omfatta böter, förverkande av behållningen, fråntagande av rätt till offentliga förmåner eller stöd, tvångsförvaltning eller tvångslikvidation. En hänvisning till internationell lagstiftning syftar till att beakta de olika begränsningar som finns inom detta område, bl.a. artikel 230 i Förenta nationernas havsrättskonvention. Det klargörs även att påföljderna inte behöver vara förknippade med de berörda parternas civilrättsliga ansvarighet och att man inte kan försäkra sig mot dem. Det senare är inte alls uppenbart enligt gällande praxis för sjöfartsförsäkringar, inom ramen för vilken det försäkringsskydd som ges till fartygen genom försäkringar från P&I-klubbarna (ömsesidiga försäkringsgivare som tillhandahåller försäkringar för ca 90 % av världstonnaget) får omfatta böter, inklusive brottspåföljder som avser föroreningsbrott.

4.7. Skyddsåtgärder

Artikel 7 innehåller en rad skyddsåtgärder som inrättas för att garantera att de åtgärder som vidtas i enlighet med direktivet inte är diskriminerande eller på annat sätt strider mot internationell lagstiftning, inbegripet Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, del XII, avsnitt 7.

---

[10] Se fotnot 4.

4.8. Kompletterande åtgärder

För att bestämmelserna om föroreningsförbud och tillämpningen av dem skall bli helt effektiva krävs kompletterande åtgärder med en praktisk inriktning. Dessa avser ett informationsutbyte mellan medlemsstaterna och inrättande av gemensamma förfaranden för övervakning och identifiering av fartyg som släpper ut förorenande ämnen. Många sådana förfaranden har redan börjat utarbetas på EU-nivå och regional nivå[11]. Dessutom bör man fullt ut utnyttja teknik som gör det möjligt att med hjälp av utrustning ombord registrera utsläpp då de inträffar och underrätta berörda personer ombord och i land. Sådan utrustning kan göra det lättare att på ett objektivt sätt avgöra om ett utsläpp ägt rum och att fastställa utsläppets omfattning.

4.9. Rapportering

För att garantera en harmoniserad tillämpning av direktivet och för att bedöma dess effektivitet är det viktigt att kommissionen informeras om omfattningen av dess tillämpning i praktiken och typen av straff som utdelats. För detta ändamål skall medlemsstaterna överlämna en rapport till kommission vart tredje år, i enlighet med artikel 9.

4.10. Kommitté och ändringar

I artiklarna 10 och 11 hänvisas det till den nya Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), som inrättats genom förordning 2099/2002 av den 5 november 2002. Denna kommitté kommer bl.a. att underlätta uppdateringen av direktivet mot bakgrund av de fortlöpande ändringarna av MARPOL 73/78 på internationell nivå.

---

[11] Med särskild hänvisning till inrättandet av ett transeuropeiskt informationsutbytesnät för övervakningssystem för fartyg (SafeSeaNet) och de ansträngningar för att harmonisera bestämmelserna för åtal av och fällande domar för lagbrytare när det gäller utsläpp orsakade av fartyg som pågår inom ramen för miljöskyddet i Östersjön (HELCOM) och i Nordsjön (Bonnavtalet). Dessutom tyder resultaten från forskning som finansierats av kommission på att ”spårning” av olja genom dess DNA kan bli en mycket användbar metod när det gäller att koppla ett oljeläckage till sjöss till ett särskilt fartyg. Se exempelvis IMO:s dokument BLG 7/INF.5 och BLG 6/11.

2003/0037 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott

(Text av betydelse för EES)

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[12],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[13],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[14],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[15], och

av följande skäl:

(1) Gemenskapens sjösäkerhetspolitik syftar till att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå och grundas på förutsättningen att alla parter som är inbegripna i godstransporter till sjöss ansvarar för att se till att de fartyg som används i gemenskapsvatten uppfyller gällande regler och normer.

(2) De relevanta normerna för förorenande utsläpp från fartyg i alla medlemsstater grundas på Marpolkonventionen från 1973/1978 (nedan kallad MARPOL 73/78), men dessa bestämmelser förbigås dagligen av fartyg som trafikerar gemenskapsvatten, utan att korrigerande åtgärder vidtas

(3) Eftersom medlemsstaternas praxis skiljer sig åt, särskilt när det gäller införandet av påföljder för olagliga utsläpp från fartyg, är det är nödvändigt att harmonisera genomförandet av MARPOL 73/78 på gemenskapsnivå.

---

12 EGT C …, …, s. ….
13 EGT C …, …, s. ….
14 EGT C …, …, s. ….
15 EGT C …, …, s. ….

(4) Avskräckande åtgärder utgör en viktig del av gemenskapens sjösäkerhetspolitik, eftersom de garanterar en koppling mellan ansvaret hos dem som är inbegripna i transporter av förorenande gods till sjöss och de påföljder som kan utdömas för att uppnå ett effektivt miljöskydd. Därför krävs effektiva, avskräckande och proportionerliga påföljder.

(5) Varken de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadlig ämnen är tillräckliga för att avskräcka dem som är inbegripna i transporter av farliga laster till sjöss från att använda sig av undermåliga metoder. De avskräckande effekter som krävs kan endast uppnås genom införandet av brottspåföljder som skall gälla för alla personer som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet orsakar eller bidrar till havsföroreningar.

(6) Påföljder bör också kunna utdömas för juridiska personer i hela gemenskapen, eftersom överträdelser kan begås i juridiska personers intresse eller på deras vägnar.

(7) Brottspåföljder avser inte de berörda parternas skadeståndsansvar, och omfattas därför inte av bestämmelser som rör begränsning eller fördelning av skadeståndsansvar. De begränsar inte heller möjligheterna att ge en effektiv ersättning till de drabbade personerna vid föroreningsincidenter.

(8) Ett närmare samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att olagliga utsläpp upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras.

(9) Detta direktiv stämmer överens med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen såsom de kommer till uttryck i artikel 5 i fördraget. Införlivandet av de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för brott mot dessa bestämmelser är en nödvändig åtgärd för att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå vid sjötransporter. Dessa mål kan därför uppnås av gemenskapen på ett effektivare sätt med hjälp av harmoniserade bestämmelser. Direktivet begränsas till det minsta antal åtgärder som krävs för att dessa mål skall kunna uppnås och går inte utöver vad som är nödvändigt för detta ändamål.

(10) Detta direktiv står i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om grundläggande rättigheter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Syfte

Syftet med detta direktiv är att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och se till att de personer som ansvarar för olagliga utsläpp omfattas av lämpliga påföljder, inbegripet brottspåföljder. Det grundläggande syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön från föroreningar orsakade av fartyg.

Artikel 2
Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *MARPOL 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention, med ändringar[16],

2. *förorenande ämnen*: ämnen som omfattas av bilagorna I (olja) och II (skadliga flytande ämnen i bulk) i MARPOL 73/78,

3. *olagliga utsläpp*: utsläpp som strider mot MARPOL 73/78 och som inbegriper utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, vilka undantas från bestämmelserna i regel 11 b i bilaga I och regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78,

4. *fartyg*: havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg och flytande farkoster,

5. *person*: en fysisk eller juridisk person,

6. *juridisk person*: en juridisk enhet som i kraft av tillämplig nationell lag är en juridisk person, med undantag av stater eller andra offentliga organ när de utövar den offentliga makten eller internationella organisationer av offentlig karaktär.

Artikel 3
Räckvidd

1. Detta direktiv skall gälla för utsläpp av förorenande ämnen i

   a) en medlemsstats inre vatten, inbegripet hamnar,

   b) en medlemsstats territorialhav,

   c) sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av reglerna för genomfartstrafik, i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, del III, avsnitt 2, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund,

   d) en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon, som inrättats i enlighet med internationell lagstiftning, och

   e) det fria havet.

2. Detta direktiv skall tillämpas på olagliga utsläpp från alla fartyg, oberoende av deras flagg, med undantag av örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

---

[16] I referenssyfte ges en sammanfattning av de relevanta bestämmelserna ur MARPOL 73/78 om utsläpp som rör utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i bilaga I (delarna I och II).

Artikel 4

Tillämpning av bestämmelserna när det gäller fartyg inom en medlemsstats hamn

1. Om oegentligheter eller annan information ger upphov till misstankar om att ett fartyg som ligger i en medlemsstats hamn eller utsjöterminal har gjort olagliga utsläpp av förorenande ämnen i något av de havsområden som anges i artikel 3.1, skall medlemsstaten se till att en lämplig granskning genomförs i enlighet med den nationella lagstiftningen.

2. En icke-uttömmande förteckning över oegentligheter eller annan information enligt punkt 1 ges i bilaga II.

3. I den mån den granskning som avses i punkt 1 avslöjar sådana fakta som skulle kunna utgöra bevis på ett sådant olagligt utsläpp skall de behöriga rättskipande myndigheterna informeras.

Artikel 5

Tillämpning av bestämmelserna när det gäller fartyg i genomfartstrafik

Om det misstänkta olagliga utsläppet äger rum i ett havsområde som avses i artikel 3.1 b–3.1 e och det fartyg som misstänks för utsläppet inte anlöper en hamn i den medlemsstat som förfogar över de uppgifter som rör det misstänkta utsläppet, skall följande gälla:

- Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i en annan medlemsstat skall de berörda medlemsstaterna föra ett nära samarbete i den granskning som avses i artikel 4.1 och vid besluten om vilka förvaltningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp.

- Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i ett tredje land skall medlemsstaten vidta de åtgärder som krävs för att se till att den berörda hamnen informeras om det misstänkta utsläppet och begära att det berörda landet vidtar de åtgärder som krävs med hänsyn till sådana utsläpp.

Artikel 6

Brottsliga handlingar och påföljder

1. Medlemsstaterna skall göra olagliga utsläpp av förorenande ämnen samt deltagande i och anstiftande av sådana utsläpp till en brottslig handling, om handlingen begås avsiktligen eller av grov oaktsamhet.

2. Varje person (dvs. inte endast redaren utan även lastägaren, klassificeringssällskapet och övriga inblandade) som av domstol befunnits vara ansvarig i enlighet med punkt 1 skall bli föremål för påföljder, inbegripet brottspåföljder i tillämpliga fall.

3. De påföljder som avses i punkt 2 skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

4. För fysiska personer skall brottspåföljder, inbegripet frihetsberövande vid mycket allvarliga överträdelser, fastställas, varvid internationell rätt skall beaktas.

5. För fysiska och juridiska personer skall medlemsstaterna fastställa bl.a. följande påföljder:

a) Böter.

b) Förverkande av behållningen från sådana brottsliga handlingar som avses i punkt 1.

I tillämpliga fall skall medlemsstaterna även fastställa följande påföljder:

c) Tillfälligt eller permanent näringsförbud.

d) Tvångsförvaltning.

e) Tvångslikvidation.

f) Fråntagande av rätt till offentliga förmåner eller stöd.

6. Det får inte vara möjligt att försäkra sig mot böter enligt denna artikel.

Artikel 7
Skyddsåtgärder

Medlemsstaterna skall tillämpa föreskrifterna i detta direktiv utan någon formell eller faktisk diskriminering av utländska fartyg och i enlighet med tillämplig internationell lagstiftning, bl.a. avsnitt 7 i del XII i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, och de skall omedelbart underrätta fartygets flaggstat och övriga berörda stater om de åtgärder som vidtagits i enlighet med detta direktiv.

Artikel 8
Kompletterande åtgärder

Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta med varandra och med Europeiska sjösäkerhetsbyrån samt, i tillämpliga fall, inom ramen för det handlingsprogram som gäller insatser vid oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet och som upprättats genom beslut nr 2850/2000/EG[17] för att

a) utveckla de informationssystem som krävs för en effektiv tillämpning av detta direktiv, och

b) införa gemensamma metoder och riktlinjer för i synnerhet

- övervakning och tidig identifiering av fartyg som släpper ut förorenande ämnen i strid med detta direktiv, inbegripet eventuell övervakningsutrustning ombord,

- utvecklingen av tillförlitliga metoder för spårning av förorenande ämnen i havet till ett särskilt fartyg, och

---

[17] Europaparlamentets och rådets beslut nr 2850/2000/EG av den 20 december 2000 om upprättande av en gemenskapsram för samarbete om oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet, EGT L 332, 28.12.2000, s. 1.

- ett effektivt genomförande av detta direktiv.

Artikel 9
Rapportering

Medlemsstaterna skall vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de nationella domstolarnas och andra behöriga myndigheters tillämpning av detta direktiv. Kommissionen skall med utgångspunkt i dessa rapporter lämna en gemenskapsrapport till Europaparlamentet och rådet

Artikel 10
Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)[18].

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG[19] tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommissionen skall regelbundet informera den kommitté som inrättats genom beslut 2850/2000/EG om alla föreslagna åtgärder eller annan relevant verksamhet som rör insatser i händelse av havsföroreningar.

Artikel 11
Ändringsförfarande

1. Bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till MARPOL 73/78 får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 10.2.

2. De ändringar av MARPOL 73/78 som avses i punkt 1 får undantas från detta direktivs räckvidd, i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

Artikel 12
Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv inom sex månader från dagen för dess ikraftträdande och genast underrätta kommissionen om detta.

2. 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.

---

[18] EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.
[19] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 13
Ikraftträdande

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

Artikel 14
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

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

BILAGA I

Sammanfattning, i referenssyfte, av MARPOL 73/78 - bestämmelserna om utsläpp som rör utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen, i enlighet med artikel 2.2

Del I: Olja (bilaga I till MARPOL 73/78)

I bilaga I till MARPOL 73/78 avses med ”olja” petroleum i varje form, däri inbegripet råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter (med undantag av petrokemiska produkter i fråga om vilka bilaga II till MARPOL 73/78 gäller) och med ”oljehaltig blandning” avses blandning som innehåller olja.

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78:

Regel 9: Kontroll av oljeutsläpp

(1) Om annat inte följer av föreskrifterna i reglerna 10 och 11 i denna bilaga och punkt 2 i denna regel, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg i fråga om vilket denna bilaga äger tillämpning vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om oljetankfartyg, med de undantag som anges i b),

i) att fartyget inte befinner sig inom ett specialområde,

ii) att fartyget befinner sig mer än 50 nautiska mil från närmaste land,

iii) att fartyget är under gång,

iv) att den utsläppta mängden olja inte i något ögonblick överstiger 30 liter per nautisk mil,

v) att den sammanlagda mängd olja som släpps ut i havet inte överstiger, i fråga om existerande fartyg 1/15 000 och i fråga om nya fartyg 1/30 000 av den sammanlagda mängden av den särskilda last i vilken lastresten ingick, och

vi) att fartyget har i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och ett sloptanksarrangemang enligt vad som föreskrivs i regel 15 i denna bilaga.

b) I fråga om fartyg som inte är oljetanksfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 samt i fråga om länsvatten från maskinutrymmen, undantaget länsvatten från lastpumprum i oljetankfartyg, såvida blandning inte skett med oljelastrester,

i) att fartyget inte befinner sig inom ett specialområde,

ii) att fartyget är under gång,

iii) att oljeinnehållet i utflödet utan utspädning inte överstiger 15 ppm (miljondelar),

iv) att fartyget har i drift [ett övervaknings-, kontroll- och filtreringssystem] enligt vad som föreskrivs i regel 16 i denna bilaga.

(2) I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 skall [flaggstatens] administration med avseende på det fall att fartyget befinner sig utanför specialområde se till att det är utrustat, så långt det är möjligt och rimligt, med anordningar som säkerställer att oljerester behålls ombord och att de avlämnas till mottagningsanordningar eller släpps ut i havet i enlighet med föreskrifterna i punkt 1 b i denna regel.

- - -

(4) Föreskrifterna i punkt 1 i denna regel äger inte tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast eller obehandlad oljehaltig blandning som utan utspädning har ett oljeinnehåll inte överstigande 15 ppm och som inte kommer från lastpumprum och inte blandats med oljelastrester.

(5) Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, inte heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.

(6) De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 4 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

- - -

Regel 10: Metoder för förebyggande av oljeförorening från fartyg i specialområden

(1) I denna bilaga förstås med specialområde Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Gulfområdet, Adenvikenområdet, Antarktisområdet och nordvästeuropeiska havsområdet, [vilka definieras och specificeras enligt följande:]

(2) Om annat inte följer av föreskrifterna i regel 11 i denna bilaga,

a) skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från oljetankfartyg och från fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 vara förbjudet när fartyget befinner sig i ett specialområde, […]

b) [...] skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 vara förbjudet när det befinner sig i ett specialområde utom när utflödets oljeinnehåll utan utspädning inte överstiger 15 ppm.

3 a) Föreskrifterna i punkt 2 i denna regel äger inte tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

b) Föreskrifterna i punkt 2 a i denna regel äger inte tillämpning på utsläpp av behandlat länsvatten från maskinutrymmen, förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:

i) Länsvattnet kommer inte från lastpumprum.

ii) Länsvattnet inte blandats med oljelastrester.

iii) Fartyget är under gång.

iv) Oljeinnehållet i utflödet utan utspädning inte överstiger 15 ppm.

v) Fartyget har i drift ett system för behandling av länsvatten enligt vad som föreskrivs i regel 16.5 i denna bilaga.

(vi) Länsvattenseparatorsystemet är utrustat med en automatisk stoppanordning som ser till att utsläppet avbryts när utflödets oljeinnehåll överstiger 15 ppm.

4 a) Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, inte heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.

b) De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 2 eller 3 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

(5) Denna regel skall inte utgöra hinder för ett fartyg, vars resa endast till en del sker inom ett specialområde, att utanför specialområdet göra utsläpp enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.

- - -

Regel 11: Undantag

Reglerna 9 och 10 i denna bilaga äger inte tillämpning i fråga om

a) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

b) [inte tillämplig][20]

c) utsläpp i havet av ämnen som innehåller olja och som godkänts av [flaggstatens] administration, när de användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

---

[20] Enligt artikel 2.3 i detta direktiv gäller inte det undantag som fastställs i punkt 11 b i bilaga I till MARPOL 73/78. Nämnda punkt lyder enligt följande:

”b) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning

i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller”

Del II: Skadliga flytande ämnen (bilaga II till MARPOL 73/78)

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78:

Regel 3: Kategoriindelning och förteckning av skadliga flytande ämnen

(1) Vid tillämpning av reglerna i denna bilaga indelas skadliga flytande ämnen i fyra kategorier enligt följande:

a) Kategori A: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en allvarlig risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra allvarlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra allvarlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av stränga åtgärder till förhindrande av förorening.

b) Kategori B: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av särskilda åtgärder till förhindrande av förorening.

c) Kategori C: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mindre risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra mindre skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra mindre störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver särskilda förhållningsregler.

d) Kategori D: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mätbar risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra obetydlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra obetydlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver viss uppmärksamhet i fråga om förhållningsregler.

- - -

[Ytterligare riktlinjer för kategoriindelningen av skadliga flytande ämnen, inbegripet en förteckning över kategoriserade ämnen, finns i regel 3.2-3.4 och regel 4 och i bihangen till bilaga II till MARPOL 73/78]

Regel 5: Utsläpp av skadliga flytande ämnen

Ämnen av kategori A, B eller C utanför specialområden och ämnen av kategori D inom alla områden

Om annat inte följer av föreskrifterna i regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

(1) Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 a) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,1 viktprocent och

till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,01 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

b) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

c) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(2) Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 b) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

c) att den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar inte överstiger den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b) i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3 000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

d) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

e) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(3) Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 c) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 10 ppm,

c) att den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar inte överstiger den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b) i denna punkt

och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 3 kubikmeter eller 1/1 000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

d) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

e) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(4) Utsläpp i havet av ämnen av kategori D såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 d) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

b) att sådana blandningar har en koncentration av högst en del av ämnet på tio delar vatten, och

c) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land.

(5) Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken, skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 1–4 i denna regel.

(6) Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4 punkt 1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

Ämnen av kategori A, B eller C inom specialområden [enligt definitionen i regel 1 i bilaga II till MARPOL 73/78, inbegripet Östersjön]

Om annat inte följer av föreskrifterna i punkt 14 i denna regel och regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

(7) Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 a) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning, som de stater som gränsar till specialområdet skall anordna enligt föreskrifterna i regel 7 i denna bilaga, till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,05 viktprocent och till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,005 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

b) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

c) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(8) Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 b) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) att tanken förspolats i enlighet med det förfarande som godkänts av [flaggstatens] administration och grundade på normer som utvecklats av [IMO] och därvid uppkommande tankspolvätska har blivit avlämnad till en mottagningsanordning,

b) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

c) att metoder och anordningar för utsläpp och spolning är godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

d) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

e) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(9) Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i regel 3 punkt 1 c) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfyllda:

a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri.

b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

c) att den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar inte överstiger den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b) i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3 000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

d) att utsläppet med beaktande av vattenintagets placering görs under vattenlinjen, och

e) att utsläppet görs på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

(10) Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som

utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken, skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 7–9 i denna regel.

(11) Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4 punkt 1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

(12) Denna regel skall inte utgöra hinder för ett fartyg att behålla ombord lastrester av kategori B eller C och släppa ut sådana rester i havet utanför ett specialområde i enlighet med punkt 2 respektive 3 i denna regel.

- - -

Regel 6: Undantag

Regel 5 i denna bilaga äger inte tillämpning i fråga om

a) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

b) [inte tillämplig][21]

c) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om de godkänts av [flaggstatens] administration och användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

---

[21] Enligt artikel 2.3 i detta direktiv gäller inte det undantag som fastställs i punkt 6 b i bilaga I till MARPOL 73/78. Nämnda punkt lyder enligt följande:

”b) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,

i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller”

BILAGA II

Icke-uttömmande förteckning över de oegentligheter och den information som det hänvisas till i artikel 4.1

(1) Alla oegentligheter med avseende på oljedagböcker och andra dagböcker, eller som på annat sätt är kopplade till potentiella föroreningsbrott, som upptäcks vid de inspektioner inom ramen för hamnstatskontroller som utförs i enlighet med direktiv 95/21/EG.

(2) Alla oegentligheter med avseende på avlämnandet av fartygsgenererat avfall och lastrester, eller anmälan av sådant avlämnande, i enlighet med direktiv 2000/59/EG.

(3) Alla uppgifter som genom de förfaranden som föreskrivs i direktiv i 2002/59/EG eller på annat sätt erhålls från en annan medlemsstat med avseende på ett fartygs potentiella överträdelser.

(4) Alla övriga uppgifter från personer som är inbegripna i driften av fartyget, bl.a. lotsar, av vilka oegentligheter framgår med avseende på skyldigheterna enligt detta direktiv.

FINANSIERINGSÖVERSIKT

Denna rättsakts finansiella inverkan begränsas till de rederier och andra aktörer i sjöfartsvärlden som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot de bestämmelser som är tillämpliga sedan många år tillbaka. Eftersom ingen finansiell inverkan planeras på gemenskapsnivå krävs ingen mer detaljerad finansiell översikt.