



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.3.2006
KOM(2006)111 endelig

2006/0046(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

(fremsat af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Sigtet med forordning (EF) nr. 417/2002 som ændret er at indfase krav om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog for at mindske risikoen for olieforurening.

Som led i de hastende initiativer, der blev taget efter olietankskibet *Prestiges* forlis, besluttede Kommissionen den 20. december 2002 at foreslå en ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 for at fremskynde den oprindelige tidsplan for udfasningen af enkeltkrogede olietankskibe og med øjeblikkelig virkning forbyde transport af svære olier i enkeltkrogede olietankskibe til eller fra havne i en af Den Europæiske Unions medlemsstater.

Allerede i juni 2003 blev hovedpunkterne i Kommissionens forslag godkendt af Europa-Parlamentet og Rådet. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1726/2003 af 22. juli 2003 om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 trådte derefter i kraft den 21. oktober 2003.

Sideløbende dermed har Kommissionen og medlemsstaterne gjort alt for at sikre, at disse nye regler finder anvendelse på verdensplan via en ændring af den internationale konvention fra 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen dertil fra 1978 (MARPOL 73/78).

Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) komité til beskyttelse af havmiljøet (MEPC) vedtog således i december 2003 en række ændringer af bilag I til MARPOL 73/78 efter samme model som de af Den Europæiske Union truffene foranstaltninger. Disse ændringer indeholder dog visse undtagelser, der er omhandlet i stk. 7 i regel 13G¹ vedrørende tidsplanen for udfasningen af enkeltkrogede olietankskibe og i stk. 5, 6 og 7 i regel 13H² vedrørende forbuddet mod transport af svære olieprodukter i enkeltkrogede olietankskibe.

I henhold til den ændrede forordning (EF) nr. 417/2002 kan skibe, der fører en medlemsstats flag, ikke gøre brug af undtagelserne fra regel 13G.

Derimod ville et skib, der fører en medlemsstats flag, kunne gøre brug af undtagelserne i regel 13H, hvis det ikke besejlede havne eller offshoreterminaler under Fællesskabets jurisdiktion, og samtidig efterleve den ændrede forordning (EF) nr. 417/2002.

På MEPC's plenarmøde afgav den italienske delegation, der varetog formandskabet for Den Europæiske Union, på de 15 medlemsstaters og Europa-Kommissionens vegne en erklæring rettet til alle de øvrige kontraherende parter i MARPOL 73/78 om, at medlemsstaterne ikke vil tillade tankskibe, der fører en medlemsstats flag, at gøre brug af nogen af disse undtagelser. Desuden erklærede den, at medlemsstaterne vil anvende bestemmelserne i stk. 8, litra b), i begge reglerne 13G og 13H til at nægte tankskibe, der midlertidigt har fået tilladelse til at fravige den verdensomspændende standard, adgang til deres havne eller offshore-terminaler³.

¹ Regel 20 ifølge den nye nummerering i bilag I til den ændrede MARPOL-konvention 73/78.

² Regel 21 ifølge den nye nummerering i bilag I til den ændrede MARPOL-konvention 73/78.

³ Rapport fra Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet om arbejdet på dens halvtredsindstyvende samling, dok. MEPC 50/3, bilag VI, s. 1.

Siden ændringerne af bilag I til MARPOL 73/78 trådte i kraft den 5. april 2005, har Fællesskabet derfor benyttet forskrifter svarende til de internationale standarder, der er bindende for alle skibe, uanset hvilket flag de fører, og uanset hvilken havn de anløber. Fællesskabslovgivningen giver imidlertid stadig enkeltskrogede olietankskibe, der fører en medlemsstats flag, og som ikke besejler havne i Den Europæiske Union, mulighed for at gøre brug af undtagelserne fra regel 13H.

Efter Kommissionens opfattelse er denne mulighed politisk uacceptabel vis-a-vis tredjelande, der er kontraherende parter i MARPOL-konvention 73/78, idet Den Europæiske Unions medlemsstater formelt over for disse har forpligtet sig til ikke at gøre brug af de pågældende undtagelser. Det skal understreges, at skibe, der fører tredjelandes flag, ikke har adgang til havne eller offshoreterminaler under Fællesskabets jurisdiktion, hvis de benytter disse undtagelser.

Den holdning, der i december 2003 blev indtaget på medlemsstaternes vegne, afspejlede for øvrigt en politisk vilje, som Rådet i sine forskellige sammensætninger og Det Europæiske Råd gentagne gange havde givet udtryk for.

Således gav Rådet (transport) på samlingen den 6. december 2002 udtryk for, at det *"anerkender de energiske bestræbelser, der er gjort i Det Europæiske Fællesskab og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) siden ERIKA-ulykken, understreger, at flagstaten har det fulde ansvar, bl.a. for en effektiv overvågning af de klassifikationselskaber, der arbejder på dens vegne, og anser en effektiv anvendelse af forbedrede havnestatskontrolforanstaltninger, herunder udelukkelse af skibe fra havneadgang, for at være af største betydning for at eliminere substandardskibe"*, og det var enigt om, *"at svær olie⁴ kun må transporteres af dobbeltskrogede olietankskibe"*.

Rådet (miljø) bekræftede på samlingen den 9. december 2002 *"konklusionerne om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening, der blev vedtaget af Rådet (transport) på samlingen den 6. december 2002, og som har til formål at styrke både sikkerheden til søs og forebygge havforurening fra tankskibe"*, og udtrykte især tilfredshed med *"indsatsen for at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede olietankskibe, forbyde anvendelsen af enkeltskrogede olietankskibe til transport af svær olie..."*.

Endelig bekræftede Det Europæiske Råd på mødet den 12.-13. december 2002 i København, at *"EU er fast besluttet på at træffe alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå lignende katastrofer i fremtiden, og ser med tilfredshed på den hurtige reaktion fra Rådets og Kommissionens side. EU vil også fortsat spille en ledende rolle i de internationale bestræbelser for at forfølge dette mål, især inden for rammerne af IMO. Konklusionerne fra samlingen i Rådet (transport) den 6. december 2002 og Rådet (miljø) den 9. december 2002 bør straks gennemføres i enhver henseende"*.

EU-standarder, som tillader skibe, der fører en medlemsstats flag, at sejle uden for EU's farvande på undtagelsesbetingelser, er således tydeligvis ikke i overensstemmelse med disse politiske tilkendegivelser.

⁴ Dette omfatter svær brændselsolie, tjære, bitumen og svær råolie.

Forordning (EF) nr. 417/2002 bør derfor ændres både for at sikre, at de politiske forpligtelser, som medlemsstaterne har indgået på verdensplan, overholdes, og for at sikre, at der er sammenhæng i EU's politik for sikkerhed til søs.

Formålet med artikel 1 er at ændre artikel 4, stk. 3. Ændringen består i en udvidelse af anvendelsesområdet for nævnte forordnings krav til transport af svær olie til også at omfatte skibe, der fører en medlemsstats flag. Sigtet er at forbyde transport af svære olieprodukter med alle enkeltskrogede olietankskibe, som fører en medlemsstats flag, uanset hvilken jurisdiktion de havne, offshoreterminaler eller havområder, som de besejler, henhører under.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁵,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁶,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁷,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁸, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 417/2002⁹ er der indført en ordning for fremskyndet indfasning af de krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, der er fastsat i den internationale konvention fra 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen dertil fra 1978 (i det følgende benævnt "MARPOL 73/78"), for enkeltskrogede olietankskibe med det formål at nedsætte risikoen for utilsigtet olieforurening i europæiske farvande.
- (2) Nævnte forordning indeholder bestemmelser, som forbyder transport af svære olieprodukter i enkeltskrogede olietankskibe til eller fra havne i Den Europæiske Union.
- (3) På foranledning af medlemsstatern og Kommissionen i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er dette forbud blevet indført på verdensplan via en ændring af bilag I til MARPOL 73/78.

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁹ EFT L 64 af 7.3.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2172/2004 (EUT L 371 af 18.12.2004, s. 26).

- (4) Stk. 5, 6 og 7 i nævnte bilags regel 13H, som forbyder transport af svære olier i enkeltskrogede olietankskibe, indeholder imidlertid undtagelser fra reglen. Det italienske formandskab for Den Europæiske Union har afgivet en erklæring, der er optaget i den officielle rapport fra IMO's komité til beskyttelse af havmiljøet (MEPC 50), og hvori der gives et politisk tilsagn om, at der ikke vil blive gjort brug af disse undtagelser.
- (5) I henhold til forordning (EF) nr. 417/2002 kan et skib, der fører en medlemsstats flag, gøre brug af undtagelserne i regel 13H, hvis det ikke besejler havne eller offshoreterminaler under Fællesskabets jurisdiktion, og samtidig efterleve nævnte forordning.
- (6) Forordning (EF) nr. 417/2002 bør derfor ændres tilsvarende -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 4 i forordning (EF) nr. 417/2002 indsættes følgende stk. 3a:

"3a. Olietankskibe, der transporterer svære olier, må kun føre en medlemsstats flag, hvis de har dobbeltskrog".

Artikel 2

Denne forordning træder kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand