

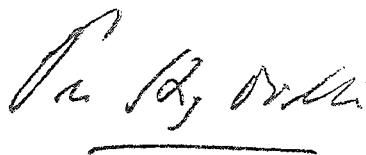
Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	20. marts 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 21. marts 2003 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003 – vedlægges Miljøministeriets supplerende notat vedrørende dagsordenens punkt 18.



## SUPLERENDE AKTUELT NOTAT

**Dagsordenspunkt 18: Forslag til Europa-parlamentets og Rådets direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening KOM(2003) 92 endelig**

### 1. Status

Kommissionen sendte 5. marts 2003 ovennævnte notat til Rådet.

Kommissionen vil i Rådet (transport, telekommunikation, energi) præsentere forslaget den 27.-28. marts.

Forslaget har hjemmel i artikel 80, stk. 2 (transport) i TEF og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 251 i TEF.

Baggrunden for direktivet er ulykken med olietankeren Prestige i november, 2002. Ulykken har sammen med ulykken med tankeren Erika i december, 1999 sat fokus på forebyggelse af havforurening stammende fra skibe.

På Det Europæiske Råds møde i København den 13. december 2002 udtrykte alle EU-medlemsstaternes stats- og regeringschefer deres bekymring over Prestige-ulykken og omtalte behovet for yderligere specifikke foranstaltninger vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner. Rådet (ministrene for transport og telekommunikation) konstaterede på samlingen den 6. december 2002 med tilfredshed, at Kommissionen har til hensigt at forelægge et forslag til sikring af, at enhver person, der har forårsaget eller bidraget til en forureningsulykke ved grov uagtsomhed, pålægges passende sanktioner. Derudover udtalte Rådet (justits- og indenrigsministrene) den 19. december 2002, at man bør overveje supplerende foranstaltninger "med henblik på øget strafferetlig beskyttelse af miljøet, især havene".

Kommissionen anfører desuden, at den forsætlige udtømmning er ansvarlig for størstedelen af den olieforurening i havet, der stammer fra skibe.

Europa-parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

### 2. Formål og indhold

#### *Formål*

Formålet med direktivet er at gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og sikre, at der kan benyttes passende sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, mod personer, der gør sig skyldige i ulovlig udtømmning. Det overordnede mål med direktivet er at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet mod forurening fra skibe.

#### *Forslagets struktur*

Forslaget indeholder to adskilte dele. For det første bliver en del af de gældende internationale regler for forurening fra skibe ved udtømmning gjort til EU-ret, og der er detaljerede bestemmelser om, hvordan disse regler skal håndhæves. For det andet fastslås det, at en overtrædelse af udtømningsreglerne skal betragtes som en strafbar handling, og der gives retningslinjer for, hvilke straffe der bør idømmes.

#### *Forslagets anvendelsesområde, samt indhold*

Forslaget indeholder blandt andet definition på begrebet "juridisk person", "forurenende stoffer" og "ulovlig udtømmning". Det fremgår, at "olie" og såkaldte "skadelige flydende stoffer i bulk" er omfattet

af denne definition. Dette svarer til den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil (MARPOL)'s bilag I og II. Konventionen er en del af FN's skibsfartsorganisation (IMO) og indeholder 6 bilag. Kommissionen har således skønnet, at de øvrige bilag ikke er relevante. Disse fire – udeladte - bilag drejer sig om almindeligt affald, kloakspildevand, skadelige flydende stoffer i emballeret form, og luftforurening fra skibe.

Direktivets anvendelsesområde er både farvande, hvor medlemsstaten har jurisdiktion, og det øvrige hav.

I bilaget til direktivforslaget er der uddrag af de relevante dele af MARPOL-konventionen. Det fremgår heraf, at udtømning ikke under alle omstændigheder er ulovlig. Som hovedregel afhænger dette af skibets fart, udtømningshastighed, afstand fra kysten, samt koncentrationen og typen af det forurenende stof. Der er skærpede regler for særlige områder, herunder Østersøen, der ifølge MARPOL strækker sig til en breddeparallel gennem Skagen.

#### *Sanktioner*

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne sikre, at ulovlig udtømning af forurenende stoffer samt deltagelse i og tilskyndelse til sådan udtømning regnes som en strafbar handling, når en sådan handling begås forsætligt eller groft uagtsomt og er i strid med EU-lovgivningen.

Forslaget indeholder en bestemmelse, der forpligtiger medlemslandene til at sikre at ovennævnte overtrædelser kan straffes med sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelserne og har afskrækkende virkning herunder for fysiske personer - i de alvorligste tilfælde - frihedsstraf, under hensyn til folkeretten.

Medlemslandene forpligtes til at sikre at også juridiske personer kan straffes og at der kan iværksættes sanktioner overfor såvel fysiske som juridiske personer i form af bødestraf og/eller konfiskation af provenuet eller andre sanktioner som forbud mod at drive virksomhed, for stedse eller for et bestemt tidsrum, anbringelse under rettens tilsyn, retslig likvidation, samt udelukkelse fra at modtage offentlige tilskud eller støtte.

Det er desuden anført, at ikke blot skibets ejer kan straffes, men også andre involverede, til eksempel lasteieren eller klassifikationsselskabet samt at der ikke kan tegnes forsikring mod bøderne.

#### *Håndhævelse*

Hvis der opstår mistanke til et skib i havn skal medlemsstaten undersøge sagen nærmere, og underrette de relevante myndigheder. I bilaget til direktivforslaget er anført en ikke udtømmende liste over uregelmæssigheder. Til eksempel kan nævnes uregelmæssighed med hensyn til føring af oliejournal, eller aflevering af affald.

Hvis den formodede udtømning er sket til havs, og skibet ikke anløber en medlemsstats havn, der er bekendt med oplysninger om sagen skal følgende foretages:

- 1) Hvis næste havn er indenfor EU skal de berørte medlemsstater samarbejde vedrørende sagen.
- 2) Hvis næste havn er udenfor EU skal den pågældende stat underrettes.

#### *Følgebestemmelser*

Det er i direktivet angivet, at medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur om indsats i tilfælde af både utilsigtet og forsætlig havforurening. Herunder skal der udvikles nødvendige informationssystemer til gennemførelse, herunder håndhævelse, af det foreliggende direktiv. Der er rapporteringspligt hver tredje år, og direktivet skal gennemføres senest 6 måneder efter, det har været offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

### **4. Konsekvenser for Danmark**

**Lovgivningsmæssige konsekvenser:** Forslaget skønnes at have lovgivningsmæssige konsekvenser. Danmark har dog implementeret de pågældende dele af MARPOL. (Bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe). Ifølge begge bekendtgø-

relser er der mulighed for både bøde og frihedsstraf. Bekendtgørelserne har hjemmel i havmiljøloven (lov nr. 476 af 30.juni 1993 med senere ændringer. Der er i havmiljøloven ikke hjemmel til visse af de sanktioner som direktivet omhandler. Der vil derfor være behov for en lovændring.

Økonomiske og administrative konsekvenser: Forslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

Beskyttelsesniveau: Forslaget vurderes i meget begrænset omfang at ændre beskyttelsesniveauet i Danmark, fordi Danmark stort set har indført en retstilstand, der svarer til forslaget.

Forslaget vurderes, at have positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i EU.

#### **5. Høring**

Forslaget blev sendt i ekstern høring 20. marts 2003 med 4 ugers frist.