



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.12.2002
KOM(2002) 681 endelig

**KOMMISSIONENS MEDDELELSE
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

OM SKÆRPELSE AF SIKKERHEDEN TIL SØS

EFTER OLJETANKEREN "PRESTIGE" S FORLIS

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning 4

I - Første del: fremskyndet gennemførelse af foranstaltningerne i ERIKA I og ERIKA II -pakkerne

1. Initiativer, som Kommissionen har taget for at fremskynde gennemførelsen af ERIKA I og ERIKA II-pakkerne

- Fremskyndet oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed
- Skærpet kontrol med klassifikationssekskabernes arbejde
- Offentliggørelse af en vejledende liste over substandardskibe i medfør af direktiv 95/21/EF
- Oprettelse af et transeuropæisk telenet for overvågning af skibstrafikken
- Fremskyndelse af udarbejdelsen af planer for modtagelse af skibe i nødområder

2. I lyset af PRESTIGE-ulykken har Kommissionen anmodet medlemsstaterne om følgende:

- Rekruttering af et tilstrækkeligt antal inspektører til havnestatskontrol
- At træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre et tilstrækkeligt inspektionsniveau på alle EU's havne og ankerpladser
- Foranstaltninger til at forbedre beskyttelse af ofre for forureningsulykker

II – Anden del - Supplerende initiativer

1. Særlige foranstaltninger i forbindelse med transport af svær brændselolie

2. Skadesansvar og erstatning

- Ændringer i den internationale ordning for erstatningsansvar i forbindelse med olieforurening
- Andre forurenende stoffer

3. Strafferetlige sanktioner

4. Et system til fællesskabsgodkendelse af beviser for erhvervskompetence, der er udstedt til søfolk uden for Den Europæiske Union

5. Indberetning fra lodser

6. EU's kystfarvande skal beskyttes

III – Tredje del - handling på internationalt plan

- Fjernelse af farlige skibe fra hovedsejlruterne
- Flagstatskontrol

IV – Fjerde del - partnerskab med branchen

BILAG 1 - ERIKA I pakken og ERIKA II pakken

BILAG 2 - SORT LISTE som ville være blevet nægtet adgang i henhold til de seneste ændringer til direktivet om havnestatskontrol

BILAG 3 - Havnestatskontrol: inspektioner foretaget af medlemsstaterne

INDLEDNING

Den 13. november 2002 led den 26 år gamle, enkeltskrogede olietanker PRESTIGE havari ud for den galiciske kyst. Skibet, der sejlede under Bahamas' flag, var lastet med 77 000 tons svær brændselsolie. Som følge af de meget dårlige vejrforhold på havet var det ikke muligt at bjærge tankeren, som derfor sank den 19. november, ca. 130 sømil fra den spanske kyst, med størstedelen af sin last.

Over for denne trussel om olieforurening af Galiciens kyst reagerede Kommissionen øjeblikkeligt via sit overvågnings- og informationscenter for forureningsulykker. Kommissionen stod for koordineringen af Spaniens og Portugals anmodninger om assistance i form af forureningsbekæmpelsesmidler. Endvidere blev en gruppe med Europas fremmeste eksperter i forureningsbekæmpelse sendt til stedet, så de kunne give råd og vejledning om, hvilke oprensingsmetoder og midler der burde bruges for beskytte kysten, navnlig de miljøfølsomme områder, der indgår i Natura 2000-nettet.

Denne nye ulykke, der er indtruffet mindre end tre år efter ERIKA's forlis, viser klart, hvor vigtigt det er hurtigst muligt træffe skrappe foranstaltninger til at beskytte Europas kyster og befolkning mod katastrofer af denne art.

På et mere generelt plan understreger PRESTIGE's forlis endvidere på ny, hvor sårbar EU er, i kraft af at 90% af EU's olieforsyninger transporteres ad søvejen. Situationen er yderst alvorlig, især i betragtning af den øgede risiko, der kan ventes som følge af stigningen i søtransporten med olie, hvor nogle af skibene transporterer langt større oliemængder end PRESTIGE. Som allerede nævnt i Kommissionens grønbog af 29. november 2000 om en europæisk strategi for energiforsyningsikkerhed, skal der hurtigst muligt gennemføres en forsyningsstrategi på EU-plan, der bygger på en differentiering af olietransportmetoderne, navnlig gennem anlæg af olieledninger.

Hvad nærmere angår transporten af svær brændselsolie, som har været involveret i mange havforureningsulykker, skal det understreges, at svær brændselsolie kun tegner sig for 10% af den olie, der transporteres til søs, men at den fortsat kræves til visse elværker og handelsskibe.

Kommissionen reagerede hurtigt på ERIKA-ulykken. I sin meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport af 21. marts 2000¹ foreslog den en første række foranstaltninger, som skulle skærpe sikkerheden ved søtransport af olie. Disse foranstaltninger blev den 6. december 2000² suppleret med en yderligere pakke foranstaltninger (se bilag I).

De foranstaltninger, Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget, træder først gradvist i kraft fra januar 2003. Kommissionen beklager, at det skal tage så lang tid at vedtage og gennemføre dens forslag. I denne forbindelse skal det understreges, at **medlemsstaterne på Det Europæiske Råds møde i Nice den 7.-9. december 2000 forpligtede sig til at fremskynde gennemførelsen af de foranstaltninger, de 15 medlemsstater havde vedtaget, forudsat at der ikke kræves internationale rammer herfor.** PRESTIGE-uheldet gør det endnu mere presserende, at medlemsstaterne afgiver bindende tilsagn om hurtigst muligt at gennemføre ERIKA-pakkerne uden at afvente de officielle gennemførelsesfrister.

¹ KOM(2000) 142 endelig

² KOM(2000) 802 endelig

Endvidere er visse vigtige dele af ERIKA-pakkerne, navnlig tidsplanen for tilbagetrækning af enkeltskrogede olietankere, blevet svækket under drøftelserne i Rådet. Herudover har Rådet nægtet at fortsætte drøftelserne om COPE-fonden på fællesskabsplan. Det foreslår i stedet, at denne afgørelse overlades til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Ifølge den tidsplan, Kommissionen havde foreslået i sit oprindelige forslag, skulle olietankere som PRESTIGE f.eks. allerede trækkes tilbage fra deres 23. år (PRESTIGE var 26 år gammel på ulykkestidspunktet).

PRESTIGE-ulykken bekræfter, at Kommissionen havde gode grunde til at foreslå foranstaltningerne i ERIKA I- og ERIKA II-pakkerne. Den lære, man i første omgang kan drage af PRESTIGE-ulykken, er, at der ikke i første række er brug for nye lovgivningsforslag, men at hovedvægten bør lægges på hurtig og effektiv gennemførelse af den allerede gældende fællesskabslovgivning.

I denne meddelelse:

- opfordrer Kommissionen derfor Det Europæiske Råd til, på mødet i København den 12-13 december, at godkende retningslinjerne i denne meddelelse som en hasteforanstaltning;
- opfordrer Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet til at tage stilling til og tilslutte sig de foranstaltninger, Kommissionen foreslår i denne meddelelse;
- understreger Kommissionen nødvendigheden af, at medlemsstaterne gennemfører foranstaltningerne i ERIKA-I og ERIKA-II-pakkerne forud for de fastsatte frister;
- foreslår Kommissionen en række supplerende initiativer, navnlig omkring problemerne med søtransport af stærkt forurenende produkter, som f.eks. den svære brændselolie, PRESTIGE var lastet med;
- opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at gøre sig gældende i Den Internationale Søfartsorganisation for at skærpe sikkerheden til søs og forebygge forurening fra skibe.

I - Første del: fremskyndet gennemførelse af foranstaltningerne i ERIKA I og ERIKA II-pakkerne

De foranstaltninger, Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget (se bilag I), træder først i kraft fra 1. januar 2003 (de første tilbagetrækninger af enkeltskrogede olietankere³), fra den 22. juli 2003 (direktiverne om havnestatskontrol og klassifikationsselskaber) og fra den 5. februar 2004 (direktivet om et trafikovervågningssystem for skibsfarten).

Da Kommissionen var klar over, at der var tale om en hastesituation, har den ikke villet vente på disse frister, men har i stedet fremskyndet gennemførelsen af ERIKA I og ERIKA II-pakkerne. Efter PRESTIGE-ulykken ønsker den at skærpe visse punkter i den gældende lovgivning. Endelig forventer den, at medlemsstaterne og de berørte parter udviser samme vilje til at gennemføre disse foranstaltninger.

1. Initiativer, som Kommissionen har taget for at fremskynde gennemførelsen af ERIKA I og ERIKA II-pakkerne

• Fremskyndet oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Med vedtagelsen af forordningen om oprettelse af **Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed**⁴ har EU villet give sig et instrument i hænde til at kontrollere fællesskabsreglerne om sikkerhed til søs.

Agenturet skal bistå medlemsstaterne og Kommissionen med at gennemføre Fællesskabets lovgivning om sikkerhed til søs. Det skal vurdere effektiviteten af Fællesskabets nuværende foranstaltninger, bl.a. gennem auditering og kontrolbesøg. Det skal centralisere alle de forskellige oplysninger om sikkerhed til søs og fremsætte anbefalinger efter behov.

Kommissionen har afgivet tilsagn om, at agenturet skulle være arbejdsdygtigt senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af forordningen om dets oprettelse, og denne proces er nu i gang. Således er agenturets bestyrelse nu oprettet med udnævnelsen af de 15 medlemmer, der repræsenterer medlemsstaterne, og de fire medlemmer, der repræsenterer Kommissionen, samt de fire uafhængige sagkyndige, der er udpeget af Kommissionen. Bestyrelsen holdt sit første møde den 4. december 2002, og næste møde er berammet til januar 2003.

Kommissionen er i færd med at afslutte proceduren for udvælgelse af kandidaterne til posten som administrerende direktør, og en afgørelse ventes at falde senest den 17. december 2002. Kommissionen vil straks derefter forelægge sine forslag for bestyrelsen, så den kan behandle spørgsmålet på sit møde i januar 2003 og udpege direktøren.

Selv om der endnu ikke er truffet endelig beslutning om agenturets beliggenhed, vil Kommissionen fortsætte dette arbejde. Kommissionen vil ikke vente på, at Det Europæiske Råd træffer afgørelse om agenturets beliggenhed, hvorfor den midlertidigt vil huse agenturet i

³ Branchen har imidlertid allerede gennemført disse foranstaltninger, og det synes nu at være almindelig praksis blandt befragtere og ejere af skibe ikke at transportere råolie eller olieprodukter til EU's havne i skibe, der er over 15 år gamle, og om muligt i dobbeltskrogede skibe. Ifølge de statistiske oplysninger fra Intertanko er procentdelen af dobbeltskrogede olietankere steget fra 30% i 2000 til 51% ved udgangen af 2002. Intertanko skønner, at 75% af olietankerne vil være dobbeltskrogede i 2007.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur (*EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1*)

sine egne lokaler. Kommissionen har således gjort alt, for at agenturet kan være arbejdsdygtigt seks måneder inden den fastsatte frist.

- **Skærpet kontrol med klassifikationsselskabernes arbejde**

Kun klassifikationsselskaber, der er anerkendt på fællesskabsplan efter Rådets direktiv 94/57/EF⁵, kan arbejde på EU-medlemsstaternes vegne. Disse selskaber skal opfylde de strenge kvalitetskriterier, der er fastsat i direktivet, og som er blevet yderligere skærpet efter ERIKA-ulykken. Kommissionens tjenestegrene har strammet vurderingen af de anerkendte selskaber for løbende at kontrollere, om de opfylder kriterierne og om deres arbejde er af den fornødne kvalitet.

I denne sammenhæng er klassifikationsselskaberne i flere omgange blevet advaret om, at de kun kan beholde deres godkendelse på EF-plan, hvis de fortsat kan fremvise gode resultater for så vidt angår sikkerhed og forureningsforebyggelse for alle deres skibe, uanset hvilket flag de fører, og uanset hvilke egne af verden de sejler i. Kommissionens tjenestegrene har gjort det klart, at de vil gennemføre direktivets nye bestemmelser efter bogstaven, og at de ikke vil tøve med at iværksætte procedurer til at suspendere eller endog trække EU-godkendelsen tilbage for selskaber, som ikke giver tilstrækkelige garantier for skibenes sikkerhed.

Endelig vil det være på sin plads at se nærmere på den praksis, klassifikationsselskaberne benytter, og som består i, at de både udsteder sikkerhedscertifikater til skibe på redernes vegne, dvs. som led i en forretningsrelation, og, ved delegation, på vegne af de flagstater, der skulle være ansvarlige for at kontrollere de pågældende skibe. Klassifikationsselskabet kan således både fungere som dommer og part i sagen. Det nye initiativ bør i første omgang tage sigte på, at man - sammen med de allerede EF-godkendte klassifikationsselskaber - undersøger mulighederne for at ændre denne praksis, så disse forskellige kontrolfunktioner adskilles klarere.

- **Offentliggørelse af en vejledende liste over substandardskibe i medfør af direktiv 95/21/EF**

Med ændringerne til direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol⁶, som blev vedtaget efter ERIKA-ulykken, indføres der en procedure for nægtelse af adgang for skibe, som i de seneste to til tre år er blevet tilbageholdt gentagne gange, og som er opført på en "sort liste" over flagstater, hvis skibe er blevet tilbageholdt et antal gange, der overskrider gennemsnittet.

For at bidrage til en fremskyndet gennemførelse af ERIKA I-pakken og for at give de pågældende redere og flagstater et klart og stærkt signal om, hvad denne nye foranstaltning medfører, har Kommissionen i bilag II til denne meddelelse opstillet en vejledende liste over skibe, som ville være nægtet adgang til de europæiske havne, hvis de seneste ændringer til direktiv 95/21/EF havde været i kraft i dag. Listen bygger på oplysninger, der foreligger inden for rammerne af Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol og Equasis-databasen.

⁵ Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (*EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20*), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/105/EF af 19. december 2001 (*EFT L 19 af 22.1.2002, s. 9*)

⁶ Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol (*EFT L 157 af 7.7.1995, s.1*), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106 af 19. december 2001 (*EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17*)

Kommissionen håber således, at de berørte redere og flagstater vil træffe de nødvendige foranstaltninger til at bringe sig i overensstemmelse med de gældende normer for sikkerhed til søs, inden ERIKA I-foranstaltningerne træder i kraft.

- **Oprettelse af et transeuropæisk telenet for overvågning af skibstrafikken**

Ifølge direktiv 2002/59/EF⁷, som blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet som led i ERIKA II-pakken, skal der oprettes et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten. Medlemsstaterne skal gennemføre direktivets bestemmelser senest den 5. februar 2004. De har en yderligere frist til slutningen af 2007 til at udbygge deres landbaserede infrastrukturer til kontrol med de skibe, der passerer langs deres kyster.

Uden at afvente denne frist og allerede inden den endelige godkendelse af direktivet har Kommissionen truffet forberedelser til at oprette et trafikovervågningssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Efter dette system, der er blevet døbt *SafeSeaNet*, skal der oprettes en base for europæiske data og et telenet mellem medlemsstaterne, som skal integrere realtidsdataene fra skibenes transpondere (automatiske informationssystemer)⁸, således at søfartsmyndighederne når som helst kan skaffe sig oplysninger om identitet, position og last for de skibe, der sejler i de europæiske farvande.

SafeSeaNet, der er et enestående eksempel på et fælles søfartsforvaltningssystem, der omfatter alle medlemsstaterne - og som er åbent for andre stater, der har havområder fælles med EU - giver mulighed for, at skibsfarten kontrolleres bedre, at miljøfarlige situationer opdages tidligere, bl.a. i forbindelse med skibe i transit, og at der kan gribes mere effektivt ind ved søfartsulykker.

- **Fremskyndelse af udarbejdelsen af planer for modtagelse af skibe i nødområder**

Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten skal medlemsstaterne opstille planer for at kunne modtage nødstedte skibe i de farvande, der henhører under deres jurisdiktion.

I lyset af de seneste begivenheder vil Kommissionen - uden at afvente tidsfristen for direktivets gennemførelse, nemlig februar 2004 - i samråd med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed tage initiativ til allerede i januar 2003 at afholde et møde med medlemsstaterne. Formålet hermed er at fremskynde forberedelsen af planer for modtagelse af nødstedte skibe, således at disse planer senest kan vedtages samtidig med direktivets ikrafttræden.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10)

⁸ Transpondere, eller A.I.S. (Automatic Identification Systems), er udstyr om bord på skibene, som automatisk og næsten kontinuerligt kan transmittere et vist antal oplysninger om skibets identitet, position og kurs til andre skibe i nærheden og til kyststationerne. IMO har på internationalt plan vedtaget en tidsplan for installering af sådanne systemer. Denne tidsplan er medtaget i direktivet og udvidet til at omfatte andre skibskategorier.

2. I lyset af PRESTIGE-ulykken har Kommissionen anmodet medlemsstaterne om følgende:

Som led i den fremskyndede gennemførelse af foranstaltningerne i ERIKA I og ERIKA II-pakkerne har Kommissionen, uden at afvente den fastsatte frist for foranstaltningernes gennemførelse, anmodet medlemsstaterne om følgende:

- At **rekruttere et tilstrækkeligt antal inspektører til havnestatskontrol**, om nødvendigt blandt tidligere officerer fra handelsflåden, så de i tide vil være i stand til at opfylde de nye forpligtelser, som ændringerne til direktiv 95/21/EF medfører, bl.a. hvad angår obligatoriske udvidede inspektioner, og at overholde direktivets krav om, at mindst 25% af det gennemsnitlige antal skibe skal inspiceres.
- At **træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre et tilstrækkeligt inspektionsniveau på alle EU's havne og ankerpladser**, således at direktivets afskrækkende virkninger over for substandardskibe ikke undermineres. Det ville nemlig ikke være i overensstemmelse med formålet med direktiv 95/21/EF eller med principperne om lige konkurrence, hvis nogle havne eller ankerpladser *de facto*, som følge af manglende eller utilstrækkelige inspektioner, bliver til veritable "bekvemmelighedshavne" i selve EU. I denne sammenhæng skal det nævnes, at et ikke ubetydeligt antal skibe, der passerer de europæiske kyster, kun anløber de europæiske havne for at tanke op, og at de derfor ikke er underkastet kontrol i samme grad som skibe, der anløber havnene som led i deres handelsrute. Disse ophold er imidlertid ofte den eneste mulighed for at kontrollere sådanne skibe effektivt. De havnemyndigheder, der står for kontrollen med disse skibe, bør derfor give dem samme opmærksomhed som de skibe, der anløber havnene som led i deres "normale" handelsrute. For at råde bod på disse skævheder i kontrollen og undgå, at der opstår "bekvemmelighedshavne" vil Kommissionen foreslå nye foranstaltninger for at skabe en mere jævn fordeling af inspektionerne i EU's havne.
- **Hurtigst muligt at ratificere protokollen om oprettelse af en supplerende fond for erstatning af skader ved olieforurening og sikre, at fonden dækker skader op til 1 mia. € og er fuldt funktionsdygtig inden udgangen af 2003.** Det er af grundlæggende betydning, at der ydes passende erstatning til ofrene for olieforurening. I ERIKA II-pakken foreslog Kommissionen derfor, at erstatningen til ofre for olieforureningsulykker skulle øges betydeligt, ved at der blev oprettet en erstatningsfond for olieforurening i europæiske farvande (COPE-fonden), som ville hæve den samlede erstatning til 1 mia. € i stedet for det nuværende internationale loft på 185 mio. €. Dette ville sikre, at alle ofre, som har berettiget krav på erstatning, vil få fuld erstatning i tilfælde af olieudslip i EU-farvande, og det ville også fremskynde udbetalingen af erstatning til ofrene. Rådet besluttede imidlertid, at det ikke ville gå videre med forslaget, men i stedet ville arbejde for, at der blev oprettet en lignende fond på internationalt plan. I betragtning af de uomtvistelige fordele, en sådan fond ville indebære for EU's borgere, er Kommissionen meget betænkelig ved, at der ikke sker fremskridt på dette område. Som Kommissionen gentagne gang har fremført, kan den internationale supplerende fond kun accepteres som et alternativ til COPE-fonden, hvis dens erstatningsloft sættes på mindst 1 mia. € og hvis alle kystmedlemsstaterne deltager i den lige fra starten. I modsat fald er det vigtigt, at Kommissionens forslag til en COPE-fond, som ændret med tilslutning fra Europa-Parlamentet, vedtages hurtigst muligt.

⁹ KOM(2000)802 endelig af 6. december 2000.

II – Anden del - Supplerende initiativer

Denne meddelelse drejer sig primært om de foranstaltninger, der kan træffes for at mindske risikoen for alvorlige forureningsuheld, som f.eks. ERIKA og PRESTIGE, og navnlig foranstaltninger for sikkerhed til søs. Imidlertid bør disse uheld også ses i et bredere perspektiv. Frem til juni 2003 vil Kommissionen foretage en vurdering af, om de nuværende retsakter og politiske instrumenter, navnlig på miljøområdet, men også inden for sundhed, forskning, fiskeri og regionaludvikling, bør tilpasses, både for at minimere risikoen for sådanne uheld og for at minimere de skader (umiddelbare og langsigtede skader), de kan medføre.

Selv om årsagerne til PRESTIGE-uheldet endnu ikke kendes i detaljer, kan vi allerede drage visse konklusioner. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne giver deres støtte til følgende foranstaltninger, der supplerer de foranstaltninger, der allerede er truffet som led i ERIKA-pakkerne:

1. Særlige foranstaltninger i forbindelse med transport af svær brændselolie

Svær brændselolie er en af de værst forurenende olietyper. I betragtning af denne olies relativt lave handelsværdi og den relativt begrænsede risiko for brand eller eksplosion, transporteres denne olie ofte i ældre tankskibe, der nærmer sig slutningen på deres levetid, dvs. skibe, der indebærer de største sikkerhedsrisici. Denne anomali finder Kommissionen meget betænkelig, og betænkelighederne er klart blevet endnu alvorligere efter ulykkerne med ERIKA og PRESTIGE, begge 26 år gamle enkeltskrogede tankere lastet med svær brændselolie. I forbindelse med to uheld, der for nylig indtraf i Østersøen med skibene BALTIC CARRIER og PINDAR, undgik man derimod lignende katastrofale følger, bl.a. takket være de to tankeres dobbeltskrogede konstruktion.

For at minimere risikoen for ERIKA- og PRESTIGE-katastrofer i fremtiden vil Kommissionen fremsætte forslag til en forordning om forbud mod transport af svær brændselolie i enkeltskrogede tankskibe, der har kurs mod eller som forlader EU-havne. Det Europæiske Råd i København opfordres til på politisk plan at anmode medlemsstaterne om at understrege betydningen af dette spørgsmål. Herudover anmoder Kommissionen indtrængende Rådet om straks at give Kommissionen et forhandlingsmandat, så den kan sikre, at kandidatlandene såvel som nabolande, der er ivolveret i handelen med svær brændselolie i EU's farvande, vil følge de samme principper. I dette øjemed bør der opstilles passende administrative aftaler inden for allerede eksisterende samarbejdsrammer, som f.eks. Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol og Euro-Med.

2. Skadesansvar og erstatning

• Ændringer i den internationale ordning for erstatningsansvar i forbindelse med olieforurening

Efter Kommissionens mening bør visse aspekter af den internationale ordning for skadesansvar og erstatning i forbindelse med olieforurening revideres. Der bør skabes bedre balance mellem det ansvar, de parter, der er involveret i søtransport af olie, har, og det erstatningssansvar, de pådrager sig. Forureneren betaler-princippet bør således strammes. Da sådanne ændringer kun kan opnås på internationalt plan, kræves der handling og støtte fra medlemsstaternes side. I denne sammenhæng bør **medlemsstaterne navnlig give deres støtte til forslag, der tager sigte på at indskrænke skibsejernes ret til at begrænse deres finansielle erstatningsansvar, hvis et uheld skyldes en faktisk forseelse fra deres side, og**

forslag, der sigter mod at ophæve andre vigtige aktørers *de facto* immunitet, navnlig skibets befragter, operatør eller administrator, mod erstatningskrav (bortset fra regreskrav fremsat af den registrerede ejer). Endvidere giver den internationale ordning ikke i sin nuværende form passende erstatning for egentlige miljøskader (miljøgenopretning).

- **Andre forurenende stoffer**

Kommissionen er betænkelig ved, at mange af medlemsstaterne endnu ikke har ratificeret en række internationale konventioner, der tager sigte på at forbedre ansvars- og erstatningsreglerne i forbindelse med havforurening, og at disse konventioner derfor ikke gælder i EU. Kommissionen mener derfor, at **medlemsstaterne øjeblikkeligt bør træffe foranstaltninger til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere bunkeroliekonventionen og HNS-konventionen**, som fastsat i Rådets nylige beslutninger herom¹⁰.

I betragtning af at disse to konventioner primært drejer sig om erstatning for skader på gods, ejendom og personer, kan det blive nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger, hvad erstatning for miljøskader angår.

Kommissionen understreger også, at Rådet snarest muligt bør give den bemyndigelse til på Fællesskabets vegne at forhandle en ny protokol til supplerende af den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC-fonden).

3. Strafferetlige sanktioner

Kommissionen mener, at ovennævnte foranstaltninger vedrørende erstatningsansvar og kompensation bør suppleres med strafferetlige sanktioner mod enhver, som ved grov uagtsomhed forårsager forurening til søs, enten dette sker forsætligt eller ved et uheld.

Kommissionen mener, at man hurtigt må vedtage fællesskabslovgivning, der indfører strafferetlige sanktioner for enhver (inklusive juridiske personer) der forårsager forurening ved udvisning af grov uagtsomhed. En sådan foranstaltning indgik i ERIKA II-forslagene (artikel 10 i forslaget om COPE-fonden) og modtog støtte fra Europa-Parlamentet, men har ikke modtaget støtte fra Rådet. Denne foranstaltning er af strafferetlig art og således ikke forbundet med skadeserstatning. Hensigten er, at den skal sikre anvendelse i hele Fællesskabet af en afskrækkende sanktion for alle, der beskæftiger sig med olietransport ad søvejen.

Kommissionen henleder også opmærksomheden på sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om strafferetlig beskyttelse af miljøet¹¹ og et initiativ fra Kongeriget Danmark med henblik på Rådets rammeafgørelse om miljøkriminalitet¹². Ingen af disse er blevet vedtaget af Rådet. Med forbehold af disse forslag har Kommissionen til hensigt at forelægge et forslag om et **direktiv om ulovlig udledning fra skibe**. Dette forslag vedrører driftsforbundne (forsætlige) udledninger fra skibe og forbindes med bestemmelser vedrørende indsamling af bevis og retsforfølgelse af direktivets overtrædere.

¹⁰ Rådets beslutning 2002/762 af 19. september 2002 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Fællesskabets interesse at undertegne og ratificere eller tiltræde den internationale konvention fra 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (bunkeroliekonventionen). Den 18. november 2002 vedtoges en tilsvarende beslutning vedrørende den internationale konvention om erstatningsansvar for skader forvoldt i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, 1996 ("HNS-konventionen").

¹¹ KOM (2001) 139 endelig af 13. marts 2001. Et ændret forslag blev vedtaget den 30. september 2002 [KOM (2002) 544 endelig].

¹² EFT C 39/4 af 11.2.2000

4. *Et system til fællesskabsgodkendelse af beviser for erhvervskompetence, der er udstedt til søfolk uden for Den Europæiske Union*

For at sikre, at søfolk med beviser for erhvervskompetence, der er udstedt uden for Den Europæiske Union har en erhvervskompetence, som mindst svarer til alle kravene i STCW-konventionen, har Kommissionen til hensigt i den meget nære fremtid at foreslå en ny retsakt om revision af bestemmelserne i direktiv 2001/25/EF¹³ som navnlig sigter på at styrke de eksisterende procedurer til anerkendelse af beviser, der udstedes af tredjelande. Formålet med denne revision er indførelse af et vurderings- og anerkendelsessystem i hele Fællesskabet for tredjelande, som opfylder konventionens krav. Denne ændring systematiserer anvendelsen af engelsk som kommunikationssproget mellem skib og myndighederne på landjorden.

5. *Indberetning fra lodser*

Lodser har ofte førstehåndsviden om kvaliteten af de skibe, der anløber EU-havne. De er derfor ofte i henhold til direktiv 95/21 (havnestatskontrol) forpligtet til at informere den pågældende myndighed om enhver mangel, der kan bringe skibets manøvreringssikkerhed i fare eller som kan udgøre en trussel for havmiljøet. Skibe der er blevet indberettet af lodser har øverste prioritet, når det drejer sig om inspektion, og bør således inspiceres i næste havn. Lodserne spiller således en afgørende rolle i denne henseende, og denne bør gøres endnu vigtigere ved at styrke indberetningsmekanismen. Kommissionen foreslår at de relevante bestemmelser i Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol revideres for at sikre, at denne indberetningsprocedure udvides til at omfatte skibe i transit i EU-vande, inklusive bælter, og at genparter af sådanne indberetninger skal videresendes til det europæiske søfartssikkerhedsagentur. Da dette MOU er af administrativ art kan en sådan foranstaltning træffes på forholdsvis kort tid.

6. *EU's kystfarvande skal beskyttes*

Den lovgivning, der blev vedtaget efter ERIKA, sigter på at bortjage de skibe, der ligger under normerne, fra medlemsstaternes havne. Disse skibe undgår dog alligevel EU's havne for at undgå inspektioner, og fortsætter med at sejle langs med vore kyster også medlemsstaternes territorialfarvande og den eksklusive økonomiske zone.

Den internationale havret begrænser i høj grad de lovgivnings- og håndhævelsesforanstaltninger medlemsstaterne kan træffe for at beskytte deres kystfarvande mod de miljøfarer, skibsfart kan udgøre. Der er f.eks. betydelige begrænsninger for den indsats, en kyststat kan gøre for at udelukke et skib fra sine kystfarvande, selv om det pågældende skib udmærket vides at være af meget dårlig kvalitet eller endog har anløbsforbud i alle EU-havne. Balancen mellem søfartsinteresser og miljøinteresser, som fastlagt i FN's Havretskonvention, særlig artikel 211 og 220, som blev udarbejdet sidst i 1970'erne er i høj grad til fordel for søfartsinteresserne. Denne skævhed til fordel for søfartsfrihed og på miljøbeskyttelsens bekostning afspejler ikke nudagens holdning hverken i samfundet eller i Kommissionen.

¹³ Hvad angår uddannelse og kvalifikationer for søfarende, der arbejder om bord på tankskibe, indeholder den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og vagthold, som blev vedtaget af den internationale søfartsorganisation i 1978, som ændret (STCW-konventionen) specifikke obligatoriske uddannelseskraav for kaptajn, officerer og mandskab på disse skibe. Disse krav er blevet gennemført i Fællesskabet ved direktiv 2001/25/EF, som indfører alle konventionens minimumskrav i fællesskabslovgivning.

Kommissionen opfordrer derfor til en koordineret indsats fra EU-medlemstaternes side med henblik på at analysere og takle forskellige fremgangsmåder for at træffe foranstaltninger til at beskytte deres kystfarvande, herunder deres territorialfarvande og den eksklusive økonomiske zone med skibe, som udgør en trussel for havmiljøet. Sejlforbud i kystfarvandene for skibe, som klart udgør en miljøfare, og som ikke opfylder de mest elementære sikkerhedsstandarder bør, efter Kommissionens mening, være en pligt for kyststaterne.

Konkluderende foreslår Kommissionen, at der træffes følgende foranstaltninger:

- vedtagelse af en administrativ aftale mellem søfartsmyndighederne i medlemsstaterne, ansøgerlandene og nabolande om forbud mod anvendelse af enkeltskrogede olietankskibe til transport af svær brændselsolie
- vedtagelse af nogle centrale ændringer til de internationale konventioner om ansvarsforsikring og kompensation ved olieforureningsskader
- vedtagelse af en retsakt om strafferetlige sanktioner for parter, der har forårsaget havforurening ved groft uagtsom adfærd
- et forslag om en EU-aftale til anerkendelse af søfarendes beviser for erhvervskompetence, som er udstedt af tredjelande
- revision af de bestemmelser i Paris MOU, der vedrører lodsers forpligtelse til at indberette skibe i tvivlsom stand
- en gennemgang af foranstaltninger til at forbedre beskyttelse af EU's kystfarvande mod skibe, der udgør en trussel for havmiljøet. .

III – Tredje del - handling på internationalt plan

Samtidig med de foranstaltninger, der foretages i EU har Kommissionen til hensigt at spille sin rolle på internationalt plan. Med henblik på dette samordner og støtter den de tiltag, medlemsstaterne foretager i IMO.

Endvidere henvendte Kommissionen den 9. april 2002 en henstilling til Rådet vedrørende Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af IMO. Den Europæiske Union kan således direkte lægge al sin vægt bag udarbejdelse og vedtagelse af strengere internationale bestemmelser vedrørende sikkerhed til søs.

• Fjernelse af farlige skibe fra hovedsejlruterne

Søtransportpraksis bør foregå i henhold til bestemmelser, der garanterer sikkerhed til søs, dvs. beskyttelse af menneskeliv og af miljøet.

Moderne søtransports store trafiktæthed og farene forbundet med transport af farligt gods ad søvejen gør at Kommissionen hurtigt må foretage denne retlige tilpasning. Kommissionen har til hensigt at anmode IMO om sammen med medlemsstaterne at undersøge dette spørgsmål hurtigst muligt.

Medlemsstaterne har allerede iværksat en række bestemmelser om tilrettelæggelse af og overvågning af søtrafik og disse suppleres af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for

skibsfarten i Fællesskabet. Denne tekst går ind for anvendelse af alle de disponible instrumenter til forvaltning af søtrafikken i Unionens have.

Disse instrumenter synes dog ikke længere tilstrækkelige til at sikre beskyttelse af de områder, hvor trafikken med skibe, der transporterer farligt gods, er særlig tæt, f.eks. Atlanterhavet, Middelhavet og Østersøen. Med henblik på at forbedre tilrettelæggelse af søtrafikken langs EU's kyster har Kommissionen til hensigt at arbejde sammen med medlemsstaterne, ansøgerlandene og nabolandene for at vurdere de eksisterende systemer og undersøge behovet for iværksættelse af nye foranstaltninger til at adskille trafikken.

Kommissionen støtter de tiltag, der er blevet foretaget af medlemsstaterne i den internationale søfartsorganisation for at indføre obligatoriske søruter og begrænsede zoner i henhold til internationale bestemmelser for navnlig at fjerne skibe, der transporterer særlig forurenende gods fra EU's følsomme kyster.

- ***Flagstatskontrol***

For bedre at koordinere indsatsen mod bekvemmelighedsflag forekommer det nødvendigt at forbedre den kontrol, der foretages af søfartsmyndighederne og de godkendte organer, som inspicerer handelsskibes strukturelle sundhed. De offentlige og private tjenester, som skal udøve flagstatens opgaver er til tider rent faktisk ikke i stand til, eller vil ikke, udføre dette arbejde tilfredsstillende i henhold til de standarder, der er anerkendt på internationalt plan.

På ministermødet i Tokyo i januar 2002 blev der fremsat forslag om at skabe en kontrolprocedure vedrørende de funktioner, flagstaterne er ansvarlige for. Kommissionen har støttet dette initiativ, som den nævnte i hvidbogen af 2001 om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010: de svære valg".

Det er også påkrævet, at der hurtigst muligt iværksættes en kontrolprocedure af registreringsstaterne for at bekæmpe usikre forhold til søs forårsaget af inkompetente organer.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at samarbejde med Kommissionen i IMO for at:

- iværksætte en aftale om en kodeks for god praksis, som skal følges af flagstaterne
- iværksætte et pilotprojekt med frivillig stater for at udarbejde kontrolprocedurer
- arbejde med henblik på at disse procedurer bliver et obligatorisk IMO-instrument.

IV – Fjerde del - partnerskab med branchen

Kommissionen har til hensigt at påbegynde forhandlinger med olieselskaberne for at indgå en aftale, der fastsætter en "god adfærdskodeks" for olietransport på fællesskabsplan.

Det kunne tænkes, at branchen i denne forbindelse forpligter sig til:

- ikke længere at anvende enkeltskrogede olietankskibe på over 23 år, således som Kommissionen forlangte det i 2000 i sit oprindelige forslag
- ikke længere direkte eller indirekte via befragtere at transportere svær olie i enkeltskrogede olietankskibe
- at udveksle oplysninger om substandardskibe
- at samarbejde med Kommissionen om analyser, der sigter på en mere afbalanceret fremgangsmåde, når det drejer sig om olieforsyning, mellem transport i store olietankskibe og udvikling af et integreret transeuropæisk olierørnet, der forbinder EU med olieproducerende nabolande.

Hvis dette ikke lykkes forbeholder Kommissionen sig muligheden for at foreslå nye foranstaltninger på linje med sin oprindelige tidsplan om fremskyndet udtagning af drift af enkeltskrogede olietankskibe.

Bilag 1

ERIKA I pakken og ERIKA II pakken

1. ERIKA-I

Erika I pakken vedrører de største huller i fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs, som viste sig ved olieforureningen i december 1999:

- For det første **styrker den det gældende direktiv om havnestatskontrol**. Antallet af grundige inspektioner af skibe i EU's havne er reelt stigende. Over 4 000 fartøjer, der anses for at udgøre en særlig risiko underkastes obligatoriske årlige strukturinspektioner. De fartøjer, som er konstateret i dårlig stand flere gange efter en inspektion placeres på en sort liste og de nægtes adgang til EU's havne.

For det andet **styrker den det gældende direktiv om klassifikationsselskabernes aktiviteter**. Klassifikationsselskaberne verificerer skibenes struktursikkerhed på flagstaternes vegne. De kvalitetskriterier, der gælder for klassifikationsselskaberne, er blevet skærpet. For at opnå tilladelse til at arbejde i EU, skal klassifikationsselskaberne til stadighed overholde disse kriterier, og kvaliteten af deres præstationer overvåges strengt. Hvis de ikke opfylder kriterierne, risikerer de midlertidig eller endelig tilbagetrækning af den fællesskabsgodkendelse, som giver dem mulighed for at arbejde for EU's medlemsstater.

- For det tredje **fastsætter den en tidsplan for gradvis udfasning af enkeltkrogede olietankskibe i hele verden**. Olietankskibe med dobbeltkrog yder en bedre miljøbeskyttelse ved ulykker. IMO har under hensyntagen til dette besluttet, at alle olietankskibe, der bygges efter 1996, skal være med dobbeltkrog. En gradvis udskiftning af enkeltkrogede olietankskibe med dobbeltkrogede skibe kan dog foregå over et meget langt tidsrum, som udløber i 2026. EU har insisteret på at fremskynde denne proces, og søfartssektoren har til sidst efter hårde forhandlinger accepteret dette. Branchen har hurtigt fulgt trop og dobbeltkrogede olietankskibe udgør nu næsten halvdelen af verdens tonnage. De sidste enkeltkrogede olietankskibe forbydes adgang til EU's farvande fra 2015 i overensstemmelse med de nye internationale normer og fællesskabsnormer.

2. ERIKA-II

Erika II pakken:

- anbefaler oprettelse af **europæisk agentur for sikkerhed til søs**. Agenturet skal generelt have til opgave at bistå Kommissionen med videnskabelig og teknisk rådgivning, hvad angår sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af skibe og således medvirke til den løbende ajourføring og udvikling af lovgivning. Agenturets repræsentanter aflægger kontrolbesøg i medlemsstaterne for at sikre at det europæiske system for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af skibe fungerer korrekt.

Mere specielt skal agenturet bidrage til at styrke havnestatskontrolordningen, kontrol med klassifikationsselskaber, der er godkendt på europæisk niveau, oprettelse af en database vedrørende sikkerhed til søs, udarbejdelse af en fælles undersøgelsesmetode vedrørende søfartsulykker og oprettelse af et europæisk informationssystem om søtrafik.

Agenturet skal arbejde nært sammen med medlemsstaterne. Det skal bistår dem med gennemførelse af fællesskabsforanstaltninger og tilrettelægge uddannelsesaktiviteter efter

behov om havnestatskontrol og flagstatskontrol. På denne måde fremmer det samarbejdet mellem medlemsstaterne og formidling af bedste praksis i Fællesskabet.

- foreslår et direktiv, som skal oprette et meddelelsessystem, der sigter på at forbedre **trafikovervågning** i europæiske farvande. Medlemsstaterne får øgede beføjelser, når det gælder om at skride ind ved farer for ulykker eller forurening. Skibe, der sejler til Unionens havne skal være udstyret med et automatisk identifikationssystem til automatisk kommunikation med kystmyndighederne samt anordninger til registrering af oplysninger om sejladsen (sorte bokse) for at lette undersøgelser om ulykker. Direktivet skal lette procedurerne for udveksling af oplysninger om farligt gods ved hjælp af et tværeuropæisk telenet og skal gøre det muligt for myndighederne at hindre skibe i at afsejle, når vejrforholdene er meget dårlige. Det kræver endvidere, at de enkelte kyststater skal skabe tilflugtssteder for skibe i nød.

- bringe spørgsmålet om **erstatning til ofre for olieforurening** på bane og foreslår at forbedre den eksisterende internationale ordning på dette område. Kommissionen foreslår at hæve loftet for erstatning ved omfattende olieforurening i europæiske farvande (til 1 mia. € mens det nuværende loft er på 200 mio. €) og fastsætte passende sanktioner for de operatører, som forårsager forurening ved uagtsomhed.

Dette forslag har endnu ikke ført til vedtagelse af fællesskabslovgivning, men har dog medført en revision og en betydelig forbedring af den internationale mekanisme til erstatning for skader forårsaget af olieforurening, IOPC (International Oil Pollution Compensation Fund - den internationale olieforureningserstatningsfond). En aftale om internationale midler med omtrent samme formål som COPE forventes vedtaget i maj 2003.

Bilag 2

VEJLEDENDE SORT LISTE OVER SKIBE

bygger på artikel 7b i direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, som ændret, vedrørende skibe, der nægtes adgang til Fællesskabets havne

1. Resumé af indsamlede oplysninger

Efter olietankskibet ERIKA's forlis den 12. december 1999 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den 19. december 2001 foranstaltninger til at styrke den eksisterende havnestatskontrolordning i Fællesskabet, som fastlagt i direktiv 95/21/EF.

Bl.a. kræver en ny artikel 7b, at Kommissionen hvert halve år offentliggør oplysninger vedrørende skibe, der er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne i overensstemmelse med følgende kriterier:

"Et skib, som er klassificeret i en af kategorierne i bilag XI, del A (dvs. gastankskibe og kemikalietankskibe, massegodsskibe, olietankskibe og passagerfartøjer) forbydes adgang til Fællesskabets havne, hvis skibet:

enten

— fører flag fra en stat, som er opført på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, og

— er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet MOU,

eller

— fører flag fra en stat, som på den sortliste, der offentliggøres i årsrapporten fra MOU, beskrives som "yderst risikabel" eller "risikabel", og

— er blevet tilbageholdt mere end en gang i løbet af de foregående 36 måneder i en havn i en stat, der har undertegnet ”.

De nye bestemmelser om havnestatskontrol gælder senest fra den 22. juli 2003. Det Europæiske Råd i Nice understregede dog på sit møde den 7, 8 og 9. december 2000, at det er vigtigt at gennemføre sådanne foranstaltninger tidligere.

Kommissionen ønsker i lyset af ovenstående at stille oplysninger til rådighed om den forventede betydning af foranstaltningen om adgangsforbud i Den Europæiske Union. Med anvendelse af allerede offentliggjorte oplysninger under Paris-MOU om havnestatskontrol har Kommissionen for en prøveperiode fra 1. december 1999 til 1. december 2002 identificeret en række fartøjer, som ville være blevet forbudt adgang til havne i Den Europæiske Union i henhold til bestemmelserne i direktiv 2001/106/EF.

Listen over de skibe, som falder ind under kriterierne i artikel 7b foreligger i bilaget. **Det samlede antal skibe beløber sig til 66 og repræsenterer 13 flag.**

Yderligere statistiske oplysninger vedrørende den vejledende sorte liste foreligger hermed:

– Antal skibe pr. flag:

Tyrkiet	26
St. Vincent & Grenadinerne	12
Cambodja	9
Algier	3
Panama	3
Sao Tome og Principe	3
Bolivia	2
Egypten	2
Rumænien	2
Honduras	1
Libanon	1
Marokko	1
Den Syriske Arabiske Republik	1

– Antal skibe pr. fartøjsgruppe:

Massegodsskibe	49
Kemikalietankskibe	8
Olietankskibe	8
Passagerfartøjer	1

– Antal skibe pr. antal tilbageholdelser i et givet tidsrum:

5 tilbageholdelser i 3 år	3
4 tilbageholdelser i 3 år	4
3 tilbageholdelser i 3 år	13
3 tilbageholdelser i 2 år	3
2 tilbageholdelser i 3 år	43

2. Vejledende tabel i henhold til kriterierne i artikel 7b, stk. 1 i direktiv 95/21/EF (1. december 1999 – 1. december 2002)

Fartøjets navn	IMO nummer	Type fartøj	Alder	Antal tilbageholdelser/referanceperiode	Flag	Flagstat præstation
PAZAR	8871003	Kemikalie-tankskib	11	5 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
LEGENT 1	7223132	Masse-gods-skib	30	5 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
ALEX C	7346623	Masse-gods-skib	28	5 tilbageholdelser/3 år	Rumænien	meget stor risiko
SHIVA	7512076	Masse-gods-skib	26	4 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
JOHANNA KATHRINA	7368293	Kemikalie-tankskib	28	4 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
GULSER ANA	8418289	Masse-gods-skib	17	4 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
SALIH KALKAVAN	7401514	Olietankskib	26	4 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
AIN TEMOUCHENT EX BARON MINTO	8110447	Masse-gods-skib	20	3 tilbageholdelser/3 år	Algier	meget stor risiko
NEDROMA	7708182	Masse-gods-skib	24	3 tilbageholdelser/3 år	Algier	meget stor risiko
TAM GOUT	9120425	Kemikalie-tankskib	7	3 tilbageholdelser/3 år	Algier	meget stor risiko
EUROBULKER II	6926282	Masse-gods-skib	32	3 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko

PAULA K	7617967	Massegods-skib	24	3 tilbageholdelser/3 år	Libanon	meget stor risiko
TANIA	7806908	Massegods-skib	24	3 tilbageholdelser/3 år	Rumænien	meget stor risiko
HURANCAN	7106657	Olietankskib	31	3 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
ANASTASIOS IV	7509108	Olietankskib	25	3 tilbageholdelser/3 år	Sao Tome & Principe	meget stor risiko
CAFER KALKAVAN	8913332	Massegods-skib	18	3 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
KAPTAN NEVZAT KACAR	8325896	Massegods-skib	18	3 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
KURUOGLU III	8512047	Massegods-skib	12	3 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
ORAS	7526534	Massegods-skib	25	3 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
YALAZ	7507186	Massegods-skib	26	3 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
AGIOS DIMITRIOS	7409097	Massegods-skib	27	3 tilbageholdelser/2 år	Panama	mellemstor risiko
GREEN TRADER	7530418	Massegods-skib	25	3 tilbageholdelser/2 år	Panama	mellemstor risiko
MATRIX	7930474	Massegods-skib	22	3 tilbageholdelser/2 år	Panama	mellemstor risiko

GABRIELLE	6500296	Passager-fartøj	37	2 tilbageholdelser/3 år	Bolivia	meget stor risiko
CAPE GEORJEAN	7118882	Olietankskib	31	2 tilbageholdelser/3 år	Bolivia	meget stor risiko
KHULLA	7363619	Masse-gods-skib	28	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
MED BULKER I	7433323	Masse-gods-skib	24	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
MED GENERAL IV	7108681	Masse-gods-skib	31	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
MED GENERAL VI	7385825	Masse-gods-skib	27	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
RONGA	7223144	Masse-gods-skib	30	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
SAMBOR	7724368	Masse-gods-skib	22	2 tilbageholdelser/3 år	Cambodja	meget stor risiko
DOMIAT	8203397	Masse-gods-skib	17	2 tilbageholdelser/3 år	Egypten	stor risiko
QENA	8203402	Bulkcarrier	16	2 detentions/3 years	Egypt	high risk
CEMENTINA	5067077	Masse-gods-skib	42	2 tilbageholdelser/3 år	Honduras	meget stor risiko
ARRAZI	7925704	Kemikalie-tankskib	20	2 tilbageholdelser/3 år	Marokko	meget stor risiko

ARIEL	8857069	Massegods-skib	27	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
ARCHON	7012480	Olietankskib	32	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
EDOIL	7501429	Kemikalie-tankskib	27	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
HECTOR	7531448	Massegods-skib	25	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
NESTOR C	7739985	Massegods-skib	23	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
NOTOS	7435216	Massegods-skib	24	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
OGARAMBA DIUGWU	7636810	Olietankskib	24	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
SULANDA	7521376	Massegods-skib	26	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadines	stor risiko
TAMAR	7302823	Kemikalie-tankskib	29	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
VALENTINA	7211347	Massegods-skib	30	2 tilbageholdelser/3 år	St. Vincent & Grenadinerne	stor risiko
PECTO	6707985	Olietankskib	35	2 tilbageholdelser/3 år	Sao Tome & Principe	meget stor risiko
SHANTI I	6805579	Massegods-skib	34	2 tilbageholdelser/3 år	Sao Tome & Principe	meget stor risiko

MAI-S	7501807	Massegodsskib	26	2 tilbageholdelser/3 år	Syriske Arabiske Republik	meget stor risiko
ALAATIN BEY	7000243	Kemikalietankskib	32	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
ALEMDAR 1 EX DEMET AKBASOGLU	8836986	Olietankskib	12	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
ARIZONA DREAM	7930058	Massegodsskib	22	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
AYHAN ASLAN	7418347	Kemikalietankskib	26	2 tilbageholdelser/3 år	Turkey	very high risk
BERRAK N	7632541	Massegodsskib	25	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
ECE AKAT	7501261	Massegodsskib	27	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
FEYZA EX URSUYA	8118566	Massegodsskib	18	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
GOKHAN KIRAN	7433696	Massegodsskib	17	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
HACI HILMI BEY	7702798	Massegodsskib	25	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
HACI RESIT KALKAVAN EX STAHOLM	7640316	Massegodsskib	24	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
HATIME ANA EX CAPTAIN JIM	7375454	Massegodsskib	26	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko

ISPARTA	7328683	Massegods-skib	29	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
ORHAN EKINCI	8016988	Massegods-skib	20	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
OSMAN METE	7380485	Massegods-skib	27	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
SALIH C EX OCEAN VOYAGER	7314589	Massegods-skib	29	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
SERRA DEVAL EX BEHRAM KAPTAN	7433426	Massegods-skib	22	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
TAHIR KIRAN	7433713	Massegods-skib	15	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko
TRANSBORA	7206419	Massegods-skib	30	2 tilbageholdelser/3 år	Tyrkiet	meget stor risiko

Bilag 3

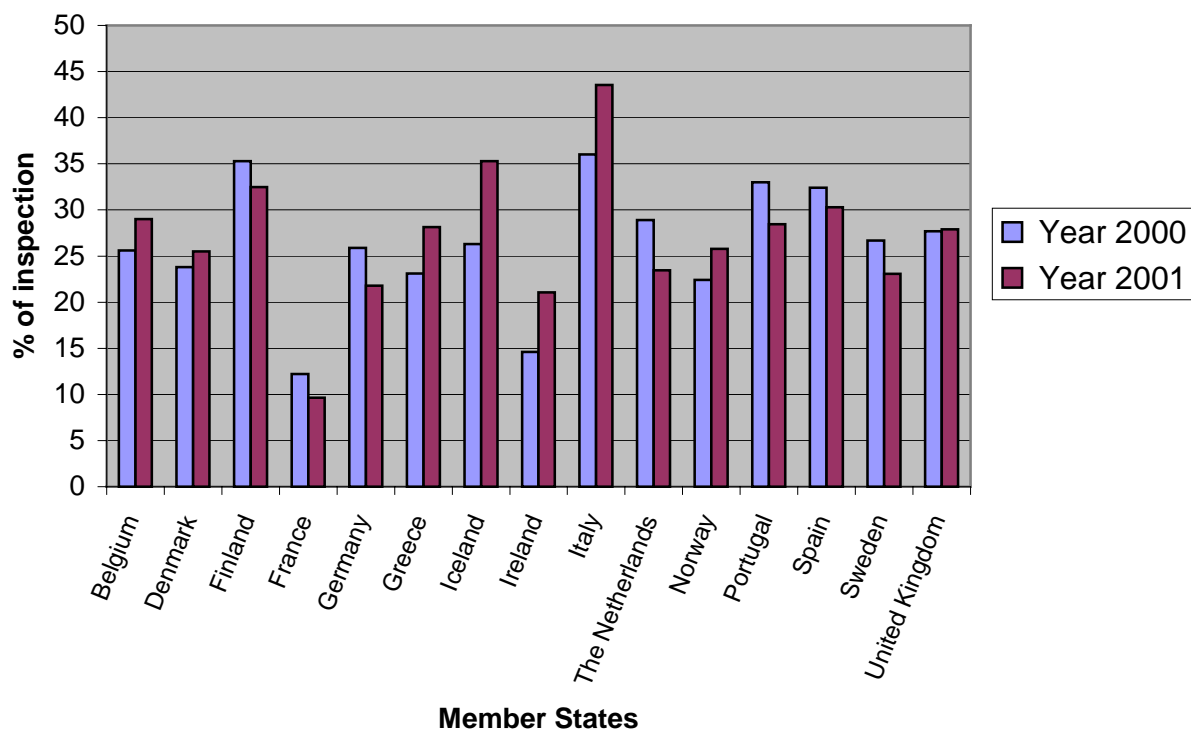
HAVNESTATSKONTROL: INSPEKTIONER FORETAGET AF EU/EEA MEDLEMSSTATERNE

Medlemsstat	År 2001		
	Antal anløb	Antal inspek-tioner	Procent-andel
Belgien	5789	1679	29.00%
Danmark	2400	612	25.50%
Finland	1311	426	32.49%
Frankrig	5792	558	9.63%
Tyskland	6745	1469	21.78%
Grækenland	2670	751	28.13%
Island	323	114	35.29%
Irland	1330	280	21.05%
Italien	5850	2547	43.54%
Nederlandene	5645	1325	23.47%
Norge	1800	464	25.78%
Portugal	2830	805	28.45%
Spanien	5594	1694	30.28%
Sverige	2850	658	23.09%
Det Forenede Kongerige	6457	1801	27.89%

Offentliggjort i årsberetningerne for Paris MOU om havnestatskontrol

The Danish text to graphic:

**PORT STATE CONTROL INSPECTION PERCENTAGE BY
SELECTED MEMBERS OF PARIS MOU**



INSPEKTIONER (HAVNESTATSKONTROL) EFTER MEDLEMSSTAT i %

% inspektioner

År 2000

År 2001

Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Island, Irland, Italien, Nederlandene, Norge, Portugal, Spanien, Sverige, Det Forenede Kongerige

Medlemsstater