



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.5.2011  
KOM(2011) 286 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2038/2006 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe i perioden 2007-2009**

# **BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

## **om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2038/2006 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe i perioden 2007-2009**

### **1. INDLEDNING**

I forordning (EF) nr. 2038/2006<sup>1</sup> fastsættes der en finansieringsramme for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (i det følgende benævnt "agenturet") til finansiering af tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe.

I overensstemmelse med ovennævnte forordnings artikel 8 forelægger Kommissionen hermed en rapport om resultaterne af anvendelsen af midlerne i perioden 1. januar 2007 – 31. december 2009.

Rapporten er udarbejdet i tæt samarbejde med agenturet, som har ydet et væsentligt bidrag<sup>2</sup> hertil i form af resultaterne af agenturets eksterne evaluering foretaget i 2008. Rapporten bygger desuden på oplysninger fra 2009 fra Kommissionens interne revisionstjeneste og fra høringen af de berørte parter i marts 2010. Rapporten er ligeledes blevet drøftet på flere møder i agenturets bestyrelse.

Agenturet har i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra g), i forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>3</sup> forelagt årsrapporter om den finansielle gennemførelse af den detaljerede plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter i årene 2007 – 2010. Disse rapporter findes på agenturets websted.

Kommissionen er enig i den analyse, som agenturet har præsenteret i sit bidrag. Der kan drages følgende hovedkonklusioner for perioden 2007—2009.

### **2. AGENTURETS OPGAVER INDEN FOR FORURENINGSBEKÆMPELSE**

Agenturets opgaver omfatter både utilsigtet og ulovlig forurening. Oprindeligt var agenturets indsats fokuseret på olieforurening. Siden 2007 har agenturet dog også bekæmpet forurening til søs forårsaget af farlige og skadelige stoffer (f.eks. kemikalier).

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2038/2006 af 18. december 2006 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 (EUT L 394 af 30.12.2006, s. 1). Berigtiget i EUT L 30 af 3.2.2007, s. 12).

<sup>2</sup> Tilgængelig på følgende websted:  
[https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com\\_joomdoc&task=cat\\_view&gid=298&Itemid=10005](https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_joomdoc&task=cat_view&gid=298&Itemid=10005)

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EUT L 245 af 29.3.2003, s. 10).

Ifølge forordning (EF) nr. 2038/2006 og direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe<sup>4</sup> består agenturets tre hovedopgaver i følgende:

*a) Operativ assistance til medlemsstaterne*

Agenturet råder over et netværk af stand by-olieoprensningsskibe, som kan bistå medlemsstaterne med oprensning efter olieudslip. Det råder ligeledes over en satellitbaseret tjeneste til opsporing og overvågning af olieudslip ("CleanSeaNet") og stiller gennem "MAR-ICE"-nettet oplysninger til rådighed om udslip af kemiske stoffer.

*b) Samarbejde og koordinering*

Agenturet arbejder tæt sammen med medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesekspertiser og er involveret i aktiviteterne inden for de gældende regionale aftaler og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

*c) Formidling af oplysninger*

Agenturet indsamler, analyserer og videreformidler oplysninger om bedste praksis, teknikker og innovation inden for forureningsberedskab og -bekæmpelse.

### **3. BUDGET**

Den samlede finansieringsramme, der stilles til rådighed for agenturet til finansiering af ovennævnte aktiviteter i perioden 1. januar 2007 – 31. december 2013, er i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 2038/2006 fastsat til 154 mio. EUR. Heraf er der indgået forpligtelser for ca. 60 mio. EUR (dvs. næsten 40 %) i løbet af de første tre år, hvilket svarer til proportional anvendelse af de midler, der er til rådighed.

I perioden 1. januar 2007 – 31. december 2009 blev 98 % af bevillingerne anvendt til finansiering af operativ assistance, som hovedsagelig blev ydet gennem netværket af stand by-olieoprensningsskibe. De resterende 2 % blev anvendt til tiltag vedrørende samarbejde og oplysning (se tabellen i bilaget).

Udbetalingerne beløber sig til ca. 48 mio. EUR. Den kendsgerning, at udbetalingerne er mindre end forpligtelserne, kan forklares ved hjælp af en række faktorer. Udbetalingen inden for rammerne af flerårige kontrakter kan være spredt over flere år og kan nogle gange blive foretaget uden for referenceperioden. Desuden har forsinkelser i forbindelse med nye kontrakter for stand by-skibe eller utilfredsstillende tjenester fra udbydere af satellitbilleder givet sig udslag i lavere udbetaling.

### **4. ER FINANSIERINGSRAMMEN TILSTRÆKKELIG?**

Det fremgår af de indsamlede oplysninger, at den finansieringsramme, der er tildelt agenturet, er tilstrækkelig. I 2009 fik agenturet ved hjælp af disse midler etableret et netværk af 13 fuldt udstyrede stand by-olieoprensningsskibe, der kan mobiliseres samtidig, og som dækker

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11).

størstedelen af EU's kystlinje<sup>5</sup>. Agenturet har også udviklet CleanSeaNet-systemet – en tjeneste, der tilbyder satellitovervågning af olieudslip langs 24 europæiske kyststater (herunder Kroatien og Norge). Det skal nævnes, at kun 12 af disse stater allerede havde indhøstet erfaringer på dette område. Bemærkningerne fra de berørte parter er også positiv, når det gælder de koordinerings- og oplysningsaktiviteter, som agenturet har gennemført inden for rammerne af finansieringsrammen.

At finansieringsrammen er flerårig er afgørende for, at der kan indgås flerårige kontrakter med de industrielle aktører. Sådanne kontrakter er nødvendige både med hensyn til stand-by-olieoprensningsfartøjerne og med hensyn til organiseringen af CleanSeaNet.

At finansieringsrammen er tilstrækkelig på lang sigt, bekræftes af den kendsgerning, at agenturet har planer om inden udgangen af 2013 at indgå forpligtelser for op til 97 % af den samlede finansieringsramme.

## **5. DET GÆLDENDE SYSTEMS EFFEKTIVITET OG MERVÆRDI**

De foranstaltninger, der indtil nu er finansieret under finansieringsrammen, er både omkostningseffektive og skaber merværdi. Desuden har anvendelsen af procedurer for offentlige indkøb sikret, at der er opnået størst mulig værdi for pengene.

Agenturet har i overensstemmelse med den detaljerede plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter, som er godkendt af agenturets bestyrelse, ikke selv fået bygget eller købt olieoprensningsfartøjerne, eftersom dette ikke ville have været omkostningseffektivt, fordi de ikke anvendes særlig ofte. I stedet indgås der kontrakter med kommercielle operatører ved hjælp af en ordning, som sikrer, at fartøjerne både er korrekt udstyret og kan stilles til rådighed på anmodning. Det fremgår af tallene, at det med denne kontraktordning frem for køb af fartøjerne har været muligt at reducere omkostningerne med ca. 60 % om året til trods for, at der er behov for 60 % større lagerkapacitet. Muligheden for at overdrage udstyret til et andet fartøj ("transferoptionen") er af afgørende betydning, eftersom den begrænser et eventuelt investeringstab i tilfælde af, at der skiftes til en anden kontrahent.

Hovedansvaret for at træde til i tilfælde af en ulykke er og bliver de nationale myndigheders, hvis investeringer er af meget varierende størrelse. De udslipscenarier, som agenturet har udarbejdet, hovedsagelig på basis af de ulykker, der allerede har fundet sted (f.eks. Erika og Prestige), viser klart, at den berørte medlemsstat ville have kunnet spare væsentlige beløb, hvis netværket af oprensningsfartøjer havde været etableret på det tidspunkt.

Det er også omkostningsbesparende (med ca. 20 %) at have en tjeneste på EU-plan til opsporing og overvågning af olieudslip og mere effektivt end at have en tilsvarende tjeneste på nationalt plan. I gennemsnit dækker hvert billede, der anskaffes, nemlig næsten to kyststaters behov (på grundlag af de 6 391 billeder, agenturet har bestilt, har det kunnet besvare 11 886 forespørgsler fra de nationale myndigheder). Agenturets strenge kvalitetskontrolordning sikrer desuden, at der først foretages udbetalinger, når de kontraktlige forpligtelser overholdes fuldt ud.

---

<sup>5</sup> Dette netværk er siden blev udvidet yderligere. Fartøjerne står til samtlige medlemsstaters rådighed, uanset hvilket driftsområde de hører ind under. Der findes en række kort i det bidrag fra agenturet, der er nævnt i fodnote 2.

## 6. EVENTUELLE FORBEDRINGER UDEN FOR FINANSIERINGSRAMMEN

Kommissionen har dog bemærket, at der kan foretages visse forbedringer uafhængigt af finansieringsrammen.

For det første er det afgørende, at samtlige medlemsstater ratificerer de relevante internationale konventioner, således at der sættes en fælles minimumsstandard for beredskab og bekæmpelsesaktiviteter. Det er derfor beklageligt, at den internationale konvention om beredskab, bekæmpelse og samarbejde vedrørende olieforurening (OPRC 1999) og protokollen af 2000 om beredskab, bekæmpelse og samarbejde vedrørende forureningsulykker forårsaget af farlige og giftige stoffer (OPRC-HNS 2000) endnu ikke er ratificeret af alle medlemsstaterne. Det samme gælder konventionerne om oprettelse af den internationale erstatningsordning for skader forårsaget af olieforurening fra tankskibe (CLC 92<sup>6</sup>, Fund 92<sup>7</sup> og Supplementary Fund 2003<sup>8</sup>).

For det andet er mangelen på modtagefaciliteter for olie, der er opsamlet på havet, tilsyneladende et problem, der gør sig gældende i hele Europa. Den lægtringsklausul, som agenturet har indført i fartøjskontrakterne (dvs. bestemmelsen om, at kontrahenten kan blive bedt om at tilvejebringe et passende lægtringsfartøj), bidrager til at løse spørgsmålet, men kan ikke træde i stedet for en hensigtsmæssig løsning på nationalt plan.

For det tredje kunne nogle af medlemsstaternes opfølgning af potentielle olieudslip, der detekteres ved hjælp af CleanSeaNet, forbedres. Selvom det ganske vist er agenturet, der har ansvaret for at stille tjenesten til opsporing og overvågning af olieudslip til rådighed, er det op til de nationale myndigheder at bekræfte, om der faktisk har fundet et udslip sted, og at træffe de nødvendige opfølgingsforanstaltninger over for forureneren. Den samlede bekræftelsesprocent (27 %) dækker over store regionale ubalancer, som bunder i, at de forskellige lande råder over forskellig verifikationskapacitet, navnlig hvad angår overvågning fra luften. Dermed er der risiko for, at skruppelløse skibsoperatører foretager ulovlig udtømmning i regioner, hvor opfølgningen er mindre streng.

## 7. KONKLUSIONER

Det kan konkluderes, at de budgetmidler, der er afsat til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds tiltag til bekæmpelse af olieforurening er tilstrækkelige, og at de foranstaltninger, der indtil nu er finansieret inden for rammerne af finansieringsrammen, er omkostningseffektive og skaber merværdi.

I oktober 2010 forelagde Kommissionen et forslag til ændring af forordningen om oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed<sup>9</sup> med bl.a. en bestemmelse om, at den berørte medlemsstat også kan anmode agenturet om bistand i tilfælde af forurening på havet, som er forårsaget af olie- og gasanlæg. Kommissionen finder det dog ikke nødvendigt at foreslå en ændring af den flerårige finansieringsramme, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2038/2006.

---

<sup>6</sup> Protokol af 1992 om ændring af den internationale konvention om privatretligt ansvar for skader ved olieforurening (1969).

<sup>7</sup> Protokol af 1992 om ændring af den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (1971).

<sup>8</sup> Protokol af 2003 til den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (1992).

<sup>9</sup> KOM(2010) 611 af 28.10.2010.

Kommissionen vil gøre brug af agenturets bidrag til denne rapport i forbindelse med den kommende finansielle programmering.

## BILAG

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds beredskabs- og bekæmpelsestiltag

### Finansieringsoversigt 2007 - 2009

	Forpligtelser i EUR	Betalinger i EUR
Netværket af stand by-olieoprensningsfartøjer	46 363 654,42	34 559 298,86
Øvelser	1 157 500,00	1 082 555,37
Forbedringer	5 324 730,86	4 547 630,50
CleanSeaNet-aktiviteter	2 859 946,40	4 671 731,14
Støtte til brugere af CleanSeaNet	358 270,53	223 995,50
Udvikling af CleanSeaNet-tjenesten	2 673 615,53	2 283 212,01
Samarbejde og koordinering	564 458,95	347 445,45
Aktiviteter i forbindelse med HNS-forurening	79 100,00	37 564,23
Informationsformidling	50 054,79	61 138,64
Relaterede opgaver	475 052,70	379 498,10
I alt	59 906 384,18	48 194 069,80

Bemærkning: På de to områder, hvor udbetalingerne er større end forpligtelserne, vedrører nogle af betalingerne forpligtelser indgået før 2007.

Oversigt over tildelingen af midler

