

# EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

*Plenarhandling*

SLUTLIG VERSION  
**A5-0388/2003**

5 november 2003

**\*\*\*I**

## **BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott  
(KOM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Peter Pex

Rådgivande utskotts föredragande (\*):  
Françoise Grossetête, utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor

(\*) Förstärkt samarbete mellan utskott – artikel 162a

**Teckenförklaring**

- \* Samrådsförfarandet  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\* Samtyckesförfarandet  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget*
- \*\*\*I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*\*II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\*III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet*

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

**Ändringsförslag till lagtexter**

Parlamentets ändringar markeras med *fetkursiv stil*. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
PROTOKOLLSIDA .....	4
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING .....	16
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR.....	19
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR RÄTTSLIGA FRÅGOR OCH DEN INRE MARKNADEN.....	23
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR .....	26

(\*) Förstärkt samarbete mellan utskott – artikel 162a

## PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 5 mars 2003 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 80.2 i EG-fördraget, ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 – 2003/0037(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 27 mars 2003 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor, utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden och utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0076/2003).

Vid utskottssammanträdet den 7 juli 2003 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Peter Pex till föredragande.

Vid plenarsammanträdet den 5 juni 2003 tillkännagav talmannen att utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till rådgivande utskott, skulle medverka i utarbetandet av betänkandet i enlighet med artikel 162a.

Vid utskottssammanträdena den 9–10 september och 3–4 november 2003 behandlade utskottet för regionalpolitik, transport och turism kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 33 röster för och 6 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Paolo Costa (ordförande), Gilles Savary (vice ordförande), Peter Pex (föredragande), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Graham H. Booth (suppleant för Rijk van Dam), Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Chantal Cauquil (suppleant för Sylviane H. Ainaridi), Jan Dhaene, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (suppleant för Mathieu J.H. Grosch), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (suppleant för Renate Sommer), Karsten Knolle (suppleant för Dana Rosemary Scallon), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Enrique Monsonís Domingo, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen och Brigitte Wenzel-Perillo (suppleant för Francesco Musotto).

Yttrandena från utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor, utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden och utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor återges i betänkandet.

Betänkandet ingavs den 5 november 2003.

## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2003) 92<sup>1</sup>),
  - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0076/2003),
  - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism och yttrandena från utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter, rättsliga och inrikes frågor, utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden och utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor (A5-0388/2003).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
  2. Kommissionen uppmanas att på nytt höra Europaparlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

### Ändringsförslag 1 Skäl 2

(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

(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 **ett stort antal** fartyg som trafikerar gemenskapsvatten, utan att korrigerande åtgärder vidtas.

<sup>1</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT C.

### Motivering

*Man bör inte anklaga hela den flotta som trafikerar gemenskapsvattnen för att förbigå bestämmelserna.*

#### Ändringsförslag 2 Skäl 2a (nytt)

***(2a) Många gemenskapshamnar saknar lämpliga anläggningar för att ta emot och bearbeta avfall. För att bekämpa medveten förorening måste EU genom en EU-omfattande plan skapa den infrastruktur som behövs för att rengöra tankar och fartyg i alla gemenskapens hamnar så att de får kapacitet att hantera flera större problem samtidigt.***

#### Ändringsförslag 3 Skäl 3a (nytt)

***(3a) Många medlemsstater har inte till fullo infriat Europeiska gemenskapernas förväntningar när det gäller sjösäkerhet, utan framför allt försenat tillämpningen av befintliga direktiv och förordningar.***

### Motivering

*De senaste oljekatastroferna har visat bristerna på detta område. Vi har i detta sammanhang kunnat konstatera att EU anklagats på felaktiga grunder, eftersom det existerar lagbestämmelser som emellertid inte tillämpas enhetligt.*

#### Ändringsförslag 4 Skäl 4

(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.

(4) Avskräckande åtgärder utgör en viktig del av gemenskapens sjösäkerhetspolitik, eftersom de garanterar en koppling mellan ansvaret hos **var och en av** 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.

### Motivering

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

### Ändringsförslag 5

#### Skäl 5

(5) Varken de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadliga 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.

(5) Varken de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadliga ämnen är tillräckliga för att avskräcka **var och en av** 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.

### Motivering

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

### Ändringsförslag 6

#### Skäl 8

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

(8) Ett **mer effektivt** samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att olagliga utsläpp upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras. **Av denna orsak bör kommissionen så snabbt som möjligt lägga fram förslag om inrättande av en gemensam europeisk kustbevakning.**

### Motivering

*För att övervakningen på det fria havet skall bli bästa möjliga och framför allt utföras enhetligt och direktivet på så sätt tillämpas effektivt behövs det en europeisk kustbevakning med uppgift att överallt längsmed gemenskapens kuster genomföra oanmälda kontroller enligt enhetliga kriterier.*

Ändringsförslag 7  
Skäl 8a (nytt)

*(8a) För att brottspåföljder för medveten förorening skall vara effektiva måste hamnmyndigheterna i gemenskapens hamnar föra register över oljeutsläpp. Det är därför nödvändigt att alla medlemsstater antar sträng lagstiftning mot brister i hur dessa register förs och mot registreringar där äktheten inte kan påvisas, i syfte att förebygga de illegala tankrengöringar som är huvudorsaken till föroreningar av havet.*

Ändringsförslag 8  
Skäl 10

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

*(10) Personer som misstänks för föroreningsbrott har rätt till rättvis och opartisk prövning, och de straff som utdöms måste stå i proportion till brotten. Detta direktiv kommer därmed att stå i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om grundläggande rättigheter och de bestämmelser om rättskipning som ingår i den.*

*Motivering*

*Det bör göras klart i direktivet att direktivet på inget sätt inkräktar på rättigheterna för misstänkta personer som ännu inte överbevisats om sin skuld. Det måste förebyggas att myndigheterna med orätt likställer misstanke med skuld för att på det sättet avleda uppmärksamheten från sitt eget ansvar.*

Ändringsförslag 9  
Artikel 1

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

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



marina miljön från föroreningar orsakade  
av fartyg.

orsakade av fartyg.

#### *Motivering*

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

#### Ändringsförslag 10 Artikel 2, punkt 3

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,**

3. olagliga utsläpp: utsläpp som strider mot  
MARPOL 73/78,

#### *Motivering*

*Kommissionen föreslår att också utsläpp som är en följd av en skada på fartyget skall omfattas av definitionen på begreppet "olagliga utsläpp", även om de berörda parterna vidtagit skadebegränsande åtgärder och det fastställts att varken befälhavare eller redare handlat avsiktligt eller av oaktsamhet. Denna ändring av definitionen i Marpol leder till en juridisk konflikt med det gällande internationella systemet. Dessutom är verkningarna av den ändring som kommissionen föreslagit ringa eftersom brottspåföljder kan komma i fråga endast ifall en handling begås avsiktligen eller av grov oaktsamhet (artikel 6).*

#### Ändringsförslag 11 Artikel 3, punkt 1a (ny)

***1a. Detta direktiv skall emellertid gälla för  
fartyg som seglar under en medlemsstats  
flagg, oavsett var ett utsläpp inträffat.***

#### *Motivering*

*Det framgår inte klart var och hur direktivet skall tillämpas på fartyg som seglar under en medlemsstats flagg. Det är alltid flaggstaten som har det primära ansvaret för att gällande regler tillämpas på fartyg som seglar under dess flagg. Därför måste det också göras klart att det skall bli aktuellt med (brotts)påföljder oavsett var någonstans ett brott begåtts.*

#### Ändringsförslag 12 Artikel 4, punkt 1

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.

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 klara och tydliga territoriella och funktionella behörighetsregler** i enlighet med den nationella lagstiftningen.

#### *Motivering*

*Medlemsstaten måste i sin nationella lagstiftning införa klara och tydliga territoriella och funktionella behörighetsregler (t.ex. administrativ eller militär myndighet etc.) för att undvika att spilla tid i samband med behandlingen av ärendet och för att garantera att föroreningskontroller genomförs så snabbt som det krävs.*

Ändringsförslag 13  
Artikel 4, punkt 3a (ny)

**3a. Föreskrifterna i denna artikel skall i tillämpliga delar gälla för fartyg som seglar under en medlemsstats flagg, oavsett var fartygen befinner sig.**

#### *Motivering*

*Eftersom medlemsstaterna primärt ansvarar för att föreskrifterna tillämpas skall tillämpningsområdet för detta direktiv utsträckas till att omfatta även fartyg som seglar under en medlemsstats flagg också om fartygen inte befinner sig inom något av de områden som nämns i artikeln.*

Ändringsförslag 14  
Artikel 5, strecksats 1

- 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 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 **åtgärder** som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp.

#### *Motivering*

*Det sägs inte klart ut i förslaget vad ”förvaltningsåtgärder” är för något. Medlemsstaterna måste få ha kvar möjligheten att vidta också andra lämpliga åtgärder, till exempel kvarhålla ett fartyg i hamn.*

Ändringsförslag 15  
Artikel 6, punkt 1

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.

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

*Motivering*

*Man bör uttryckligen hänvisa till det ansvar som vilar på de personer som har möjlighet att förhindra en händelse men som underlåter att agera, trots att de är skyldiga att göra det.*

Ändringsförslag 16  
Artikel 6, punkt 2

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.

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

*Motivering*

*Beslut från hamnmyndigheter eller ansvariga myndigheter kan leda till att ett fartyg vållar miljöförstöring eller till att miljöförstöringen från ett fartyg blir värre, såsom när den behöriga myndigheten vägrar ett nödställt fartyg rätt att anlöpa en hamn eller säker ankarplats.*

Ändringsförslag 17  
Artikel 6, punkt 5, led a

a) Böter.

a) **Lämpliga** böter.

Ändringsförslag 18  
Artikel 6, punkt 5, led fa (nytt)

**fa) Beslagtagande av fartyget.**

*Motivering*

*Beslagtagande av fartyget kan visa sig vara en verksam påföljd och bör därför finnas med bland alternativen i detta direktiv.*

Ändringsförslag 19  
Artikel 6, punkt 6a (ny)

**6a. Kommissionen skall se till att direktiv och förordningar om sjösäkerhet tillämpas strikt i medlemsstaterna.**

Ändringsförslag 20  
Artikel 8, inledningen

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 för att

Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta med varandra och med Europeiska sjösäkerhetsbyrån samt **ta hänsyn till** det handlingsprogram som gäller insatser vid oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet och som upprättats genom beslut nr 2850/2000/EG, **samt genomförandet av direktivet om mottagningsanordningar i hamn**, för att

*Motivering*

*Det är ofta svårt att framlägga några ovedersägliga bevis för fartygsgenererade föroreningar på det fria havet. En adekvat registrering av avfall som lämnats in i hamnarna kan, i synnerhet i fråga om olja, bidra till att utsläpp till havs kan bevisas. Om det görs en inbördes sammanjämkning mellan detta direktiv och direktivet om mottagningsanläggningar i hamn kommer bäggedera åtgärderna att få ökad verkan.*

Ändringsförslag 21  
Artikel 8, led a

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

a) utveckla de **informations- och varningssystem** som krävs för en effektiv tillämpning av detta direktiv, och

*Motivering*

*Ett nätverk av varningssystem är ett användbart hjälpmedel för att se till att lämpliga kontroller kan genomföras när man på grund av oegentligheter misstänker att ett fartyg gjort*

*olagliga utsläpp och befinner sig mellan två hamnar.*

Ändringsförslag 22  
Artikel 8a (ny)

*Artikel 8a*

***1. Senast sex månader efter att detta direktiv trätt i kraft skall kommissionen förelägga Europaparlamentet och Europeiska unionens råd ett förslag om inrättande av en europeisk kustbevakning.***

***2. Denna europeiska kustbevaknings uppgifter skall bestå bland annat i att genomföra effektiva och oanmälda kontroller på det fria havet.***

***3. Den europeiska kustbevakningen skall få alla befogenheter som behövs för att kunna vidta nödvändiga åtgärder för tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv ifall välgrundade misstankar om föroreningsbrott föreligger.***

*Motivering*

*För att övervakningen på det fria havet skall bli bästa möjliga och framför allt utföras enhetligt och direktivet på så sätt tillämpas effektivt behövs det med det snaraste en europeisk kustbevakning med uppgift bland annat att överallt längsmed gemenskapens kuster genomföra oanmälda kontroller enligt enhetliga kriterier.*

Ändringsförslag 23  
Artikel 9

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.

Medlemsstaterna skall ***vartannat 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. ***I rapporten skall kommissionen bland annat bedöma hur önskvärt det är att tillämpningsområdet för detta direktiv utvidgas eller att direktivet ses över.***

*Motivering*

*Det är i och för sig förståeligt om man tills vidare stannat inför att direktivet skall gälla endast föröreningar med olja och andra skadliga flytande ämnen, eftersom det är där de största problemen i dagens läge befinner sig. På sikt bör man dock tänka efter om inte också bland annat skadliga fasta ämnen (Marpol V) kunde tas med i tillämpningsområdet för direktivet.*

Ändringsförslag 24  
Artikel 12, punkt 1

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.

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

*Motivering*

*Det är mycket viktigt att detta direktiv noggrant och omsorgsfullt genomförs i praktiken. Alltså bör medlemsstaterna ges tillräckligt med tid för detta.*

## MOTIVERING

Den direkta anledningen till föreliggande förslag till direktiv är katastrofen med oljetankern Prestige som i november 2002 sjönk utanför spanska kusten. Följden av denna katastrof blev svåra oljeskador längsmed Spaniens, Frankrikes och Portugals kuster samt en avsevärd förorening av den marina miljön. Kommissionen konstaterar emellertid med rätta att merparten av oljeföroreningarna i världen inte förorsakas av katastrofer utan av avsiktliga oljeutsläpp. Därför anser kommissionen att det inte är någon större mening med att man gör allt för att förebygga katastrofer om man inte samtidigt också vidtar åtgärder mot olagliga oljeutsläpp.

Förslaget innefattar två åtgärder. För det första handlar det om att internationella föreskrifter om utsläpp skall tas med i gemenskapslagstiftningen. Med dessa föreskrifter avses de världsomfattande överenskommelserna om utsläpp av olja och andra farliga ämnen enligt 1973 års *internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg* (Marpol). I Marpol ingår det krav på att fartygen skall ha sloptanksarrangemang och filtreringssystem och där ingår också föreskrifter om maximala utsläppsmängder och om områden där utsläpp är tillåtna respektive icke tillåtna.

Direktivet handlar också om hur dessa överenskommelser skall tillämpas. Den delen 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 samt anges vilken typ av straff som skall utmätas.

För fullständighetens skull bör det påpekas att kommissionen såsom komplement till detta förslag till direktiv lagt fram ett förslag till rådets rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg (KOM(2003 227). Detta förslag behandlades enligt tredje pelaren (inrikes frågor och rättsligt samarbete) och Europaparlamentet hade därför endast yttranderätt i fråga om det (föredragande: Di Lello Finuolo från utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter, föredragande för yttrandet: Piecyk från rättsutskottet). I förslaget till beslut utformades ett antal åtgärder i direktivet inom området samarbete i rättsliga frågor. Beslutet handlade framför allt om hur stränga straff som skulle påföras och om det rättsliga samarbetet mellan medlemsstaterna och om skyldigheten att utföra undersökningar i fall av allvarliga misstankar.

### **Föredragandens kommentarer**

Föredraganden delar kommissionens oro för att utsläppsföreskrifterna inte efterlevs tillräckligt inom sjöfarten samt i fråga om hur dessa föreskrifter handhas av hamn- och flaggstaterna. Europaparlamentet har vid ett flertal tillfällen efter katastrofen med Prestige yrkat på att gällande regler från gemenskapen och IMO skall handhas och efterlevas bättre. Det nuvarande förslaget kan ge ett bidrag till handhavandet av dem.

Likväl är det på sin plats med ett antal randanmärkningar.

## Proportionalitet och ändamålsenlighet

- *Det saknas en ingående analys av problematiken*

Efter katastrofen med Prestige uppstod det på europeisk nivå ett starkt politiskt tryck till förmån för att det skulle vidtas åtgärder till skydd för den marina miljön. Detta är begripligt, men det måste dock grundligt ses efter om de rättsakter som föreslagits uppfyller kraven på proportionalitet och ändamålsenlighet. Kommissionen låter förstå att tillämpningen av Marpol varierar i hög grad mellan medlemsstaterna, både ur praktisk och juridisk synvinkel betraktat. Av motiveringen till förslaget framgår emellertid inte att man från kommissionens sida skulle ha gjort någon grundligare undersökning av vad olikheterna består i och hur man skall komma till rätta med dem. Kommissionen nöjer sig med att hänvisa till ett dokument från IMO som är hållet i högst allmänna ordalag och där inga enskilda medlemsstater nämns vid namn.

- *Det saknas åtgärder på det globala planet*

Mot bakgrund av att förslaget handlar om genomförande och handhavande av regler avsedda att gälla över hela världen hade det varit på sin plats med att i första hand undersöka hur situationen i global skala kan förbättras. Det är ju bara på IMO-nivå som flaggstater bland tredje länder kan anmodas fullgöra sina skyldigheter över hela världen. Kommissionen bör också kunna spela en stimulerande och samordnande roll över hela världen. Av kommissionens motivering framgår emellertid inte att kommissionen skulle ha företagit sig något i den vägen.

## Förhållandet till gällande gemenskapsrätt

Det föreliggande direktivet är säkert inte det enda sättet att motverka olagliga utsläpp. Det råder ett nära samband mellan detta direktiv och ett antal andra direktiv som redan trätt i kraft, såsom direktiven om hamnstatskontroll (95/21/EG), mottagningsanläggningar i hamn (2000/59/EG) och övervakning (2002/59/EG).

- *Mottagningsanläggningar i hamn*

I direktiv 2000/59/EG åläggs hamnarna att skaffa sig ett tillräckligt antal mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall, liksom också fartygen åläggs använda sig av dessa anläggningar. Trots att tiden för när detta direktiv skulle vara genomfört redan har gått ut förefaller de flesta medlemsstaterna ännu inte ha genomfört det. Föredraganden understöder helt och fullt kommissionens avsikt att inför domstolen förständiga medlemsstaterna att genomföra direktivet. Om det finns adekvata mottagningsanläggningar att tillgå förlorar ju rederierna och besättningarna ett argument för att olagligen dumpa avfall. Detta skall dock inte tolkas på så sätt att det skulle gå att skylla den olagliga dumpningen på att det saknas mottagningsanläggningar i hamnarna. Fartygen måste själva se till att det finns tillräckligt med lagringsutrymmen ombord.

- *Övervaknings- och informationssystem*

Ett annat direktiv av betydelse i detta sammanhang är direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik. Tack vare detta direktiv får kuststaterna bättre information om vilka fartyg som rör sig i deras vatten och vilka laster dessa fartyg har. Direktivet innehåller också föreskrifter om hur olagliga utsläpp till havs skall spåras och vilka åtgärder medlemsstaterna måste vidta när sådana utsläpp inträffat. Dessutom stadgas det i direktivet att vissa fartyg skall ha obligatoriska färdskrivare. Dessa ”svarta lådor”



registrerar uppgifter såsom hastighet, informationer på radar och kommunikationer mellan fartyg och land. Föredraganden anser det vara av största vikt att direktivet genomförs, eftersom de uppgifter som registrerats kan spela en viktig roll i frågor som berör huruvida besättningen på ett fartyg är skyldig till ett utsläpp eller inte.

Enligt föredraganden måste det prioriteras att medlemsstaterna noggrant genomför de ovannämnda direktiven och strikt tillämpar dem. Kommissionen måste ha en sträng övervakning på denna punkt. Det föreliggande förslaget till direktiv om brottspåföljder kan således erbjuda ett komplement.

### **Situationen för fartygens besättningar**

Förutom att detta direktiv är proportionerligt och fyller sin funktion måste det också noga ses efter vilka politiska och samhälleliga signaler direktivet ger. Det måste förhindras att medlemsstaterna med stöd av det föreliggande direktivet inleder en hetsjakt på befälhavare, fartygsbesättningar och andra misstänkta för att på så sätt avleda uppmärksamheten från misstag som eventuellt begåtts av hamnmyndigheter eller andra myndigheter. Om fartygsbesättningar behandlas som grova förbrytare innan de överbevisats om sin skuld leder detta till att sjöfartssektorn inom Europa råkar i vanrykte, trots allt den gjort för att anställa en välmotiverad och välutbildad personal. Därför måste frågan om skydd för de grundläggande rättigheterna ägnas större uppmärksamhet i direktivet än vad hittills gjorts, då det nu bara finns en kort hänvisning till stadgan om de grundläggande rättigheterna. Därefter kan som sagt den svarta lådan ombord på fartyg vara till hjälp då det skall avgöras om besättningen på ett fartyg är skyldig eller inte.

### **Juridiska aspekter på förslaget**

- *Hot om konflikt mellan olika rättsregler*

Kommissionen föreslår att föreskrifterna i Marpol skall tas med i gemenskapslagstiftningen. I det sammanhanget gör kommissionen emellertid också vissa ändringar i texter som det överenskommit om internationellt. Som ett exempel på detta kan framhållas att kommissionen strukit det undantag som säger att påföljderna bortfaller om ett utsläpp inträffat till följd av skada på ett fartyg. Dessa ändringar är till sitt innehåll oönskade och de leder dessutom till att föreskrifterna på det världsomfattande planet, det europeiska planet och det nationella planet kommer att avvika från varandra. Med hjälp av ett ändringsförslag vill föredraganden råda bot på detta missförhållande.

- *Formuleringar*

Vissa formuleringar i förslaget är oklara eller kan ge upphov till olikartade tolkningar. Eftersom det är frågan om rättsregler är det mycket viktigt att de är noggranna och entydiga. Föredraganden har därför lagt fram ett antal förbättringsförslag.

- *Genomförande och rapporteringsskyldighet*

Eftersom de bestämmelser som förslagets innebär ett kraftigt ingrepp i nationell rättspraxis och eftersom det är av yttersta vikt att de genomförs adekvat anser föredraganden att medlemsstaterna måste ges mera tid att genomföra dem än de sex månader som föreslås av kommissionen.

Föredraganden sätter frågetecken i kanten för att man godtyckligen valt att begränsa förslaget till att gälla utsläpp av olja och andra skadliga flytande ämnen och inte tagit med skadliga ämnen i fast form (Marpol V). Av proportionalitets- och ändamålsenlighets skäl föreslår föredraganden dock inte någon utvidgning av ovan antytt slag, men önskar dock att kommissionen i sina första rapporter väger för- och nackdelarna med att direktivet skulle utvidgas på detta sätt.

11 juni 2003

## **YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR**

till utskottet för regionalpolitik, transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Föredragande: Giuseppe Di Lello Finuoli

### **ÄRENDETS GÅNG**

Vid utskottssammanträdet den 20 mars 2003 utsåg utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor Giuseppe Di Lello Finuoli till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 23 april och 20 maj 2003 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt nedanstående ändringsförslag.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Giacomo Santini (ordförande), Johanna L.A. Boogerd-Quaak (vice ordförande), Giuseppe Di Lello Finuoli (föredragande), Alexandros Alavanos (suppleant för Ole Krarup i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Mary Elizabeth Banotti, Alima Boumediene-Thiery, Mogens N.J. Camre (suppleant för Niall Andrews), Marco Cappato (suppleant för Mario Borghezio), Ozan Ceyhun, Carlos Coelho, Thierry Cornillet, Gérard M.J. Deprez, Lissy Gröner (suppleant för Martin Schulz i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Ewa Hedkvist Petersen (suppleant för Joke Swiebel), Margot Keßler, Eva Klamt, Alain Krivine (suppleant för Fodé Sylla), Baroness Sarah Ludford, Lucio Manisco (suppleant för Ilka Schröder), Bill Newton Dunn, Marcelino Oreja Arburúa, Hubert Pirker, Martine Roure, Heide Rühle, Olle Schmidt (suppleant för Francesco Rutelli), Patsy Sørensen, Anna Terrón i Cusí och Maurizio Turco.

## KORTFATTAD MOTIVERING

Det föreliggande förslaget till direktiv följer – och kompletterar på lämpligt sätt – förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd av miljön genom strafflagstiftning (KOM(2001) 139 – C5-0116/2001 – 2001/0076(COD)), som Europaparlamentet yttrade sig över redan den 9 april 2002.

De särskilda förhållanden som gäller för den marina föroreningen kräver att man snarast möjligt antar gemenskapsinstrument i syfte att i medlemsstaternas nationella lagstiftningar införa effektiva och avskräckande påföljder och regler för insatser och samarbete.

De återkommande olyckorna, t.ex. Erikas och Prestiges förlisningar, visar tydligt att bristen på sådana regler och påföljder i praktiken har bidragit till att öka föroreningen och förhindrat att åtgärder vidtas i tid för att förebygga och begränsa skador.

Förslaget till direktiv syftar bland annat till att harmonisera de straffrättsliga påföljderna och andra påföljder med avskräckande verkan, vid allvarlig förorening som begåtts i strid med EU-bestämmelserna. Bestämmelserna utvidgas till att omfatta de personer som bär ansvaret för transporter, nyttjandet av olämpliga fartyg och den därav följande föroreningen och som i enlighet med internationella konventioner inte har något civilrättsligt ansvar. Förslaget innebär slutligen en effektivare tillämpning från medlemsstaternas sida av den internationella konventionen Marpol 73/80.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor uppmanar utskottet för regionalpolitik, transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag <sup>1</sup>	Parlamentets ändringar
	Ändringsförslag 1 Artikel 4, punkt 1
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.	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 <b><i>i enlighet med klara och tydliga territoriella och funktionella behörighetsregler</i></b> i enlighet med den

<sup>1</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT C.

nationella lagstiftningen.

### *Motivering*

*Medlemsstaten måste i sin nationella lagstiftning införa klara och tydliga territoriella och funktionella behörighetsregler (t.ex. administrativ eller militär myndighet etc.) för att undvika att spilla tid i samband med behandlingen av ärendet och för att garantera att föroreningskontroller genomförs så snabbt som det krävs.*

### Ändringsförslag 2 Artikel 5, strecksats 1

- 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 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 ***i enlighet med detta direktiv*** som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp.

### *Motivering*

*Att enbart hänvisa till förvaltningsåtgärder är alltför begränsat och skulle kunna leda till att beslut om andra former av åtgärder utesluts.*

### Ändringsförslag 3 Artikel 6, punkt 1

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.

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

### *Motivering*

*Man bör uttryckligen hänvisa till det ansvar som vilar på de personer som har möjlighet att förhindra en händelse men som underlåter att agera, trots att de är skyldiga att göra det.*

### Ändringsförslag 4 Artikel 6, punkt 5, led ba (nytt)

***ba) Förverkande av fartyget.***

### *Motivering*

*I syfte att uppnå konsekvens och för att införa effektiva och avskräckande påföljder är det lämpligt att utöver förverkandet av behållningen även föreskriva förverkandet av det fartyg från vilket de olagliga utsläppen härrör.*

18 juni 2003

## **YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR RÄTTSLIGA FRÅGOR OCH DEN INRE MARKNADEN**

till utskottet för regionalpolitik, transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Föredragande: Marcelino Oreja Arburúa

### **ÄRENDETS GÅNG**

Vid utskottssammanträdet den 18 mars 2003 utsåg utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden Marcelino Oreja Arburúa till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 21 maj och 17 juni 2003 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet nedanstående ändringsförslag med 28 röster för och 1 röst emot.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Giuseppe Gargani (ordförande), Willi Rothley, Ioannis Koukiadis och Bill Miller (vice ordförande), Marcelino Oreja Arburúa (föredragande), Paolo Bartolozzi, Luis Berenguer Fuster (suppleant för Carlos Candal), Maria Berger, Philip Charles Bradbourn (suppleant), Michael Cashman (suppleant för François Zimeray i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Bert Doorn, Francesco Fiori (suppleant för Janelly Fourtou i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Pernille Frahm (suppleant för Alain Krivine i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Marie-Françoise Garaud, Evelyne Gebhardt, Fiorella Ghilardotti, José María Gil-Robles Gil-Delgado, Malcolm Harbour, The Lord Inglewood, Kurt Lechner, Klaus-Heiner Lehne, Neil MacCormick, Toine Manders, Arlene McCarthy, Manuel Medina Ortega, Hartmut Nassauer (suppleant för Rainer Wieland), Angelika Niebler (suppleant för Joachim Wuermeling), Anne-Marie Schaffner, Marianne L.P. Thyssen, Diana Wallis och Stefano Zappalà.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden uppmanar utskottet för regionalpolitik, transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### Kommissionens förslag

### Parlamentets ändringar

#### Ändringsförslag 1 Artikel 1

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.

Syftet med detta direktiv är att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av **olagliga utsläpp från** 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.

#### *Motivering*

*I direktivets tillämpningsområde ingår på detta sätt alla olagliga utsläpp av förorenande ämnen.*

#### Ändringsförslag 2 Artikel 4, punkt 1

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.

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



### *Motivering*

*Brott inom det nationella territoriet måste omfattas vare sig brottet begås i en hamn som ligger i territorialvatten eller inre vatten, så att de behöriga myndigheterna kan leva upp till sin skyldighet att beivra sådana brott.*

Ändringsförslag 3  
Artikel 6, punkt 5, led ca (nytt)

#### ***ca) Förverkande av fartyget.***

### *Motivering*

*Om det inte räcker med förverkande av behållningen kan man även utnyttja möjligheten att förverka hela fartyget som ett mera effektivt straff.*

25 juni 2003

## YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR

till utskottet för regionalpolitik, transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 – C5-0076/2003 – 2003/0037(COD))

Föredragande: Françoise Grossetête(\*)

(\*) Förstärkt samarbete mellan utskott – artikel 162a

### ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 19 mars 2003 utsåg utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor Françoise Grossetête till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 21 maj och 17 juni 2003 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt nedanstående ändringsförslag.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Caroline F. Jackson (ordförande), Mauro Nobilia, Alexander de Roo och Guido Sacconi (vice ordförande), Françoise Grossetête (föredragande), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Philip Bushill-Matthews (suppleant för Marialiese Flemming), Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Bárbara Dührkop Dührkop (suppleant för Béatrice Patrie), Jillian Evans (suppleant för Patricia McKenna), Anne Ferreira, Christel Fiebiger (suppleant för Pernille Frahm), Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Salvador Garriga Polledo (suppleant för Raffaele Costa), Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Cristina Gutiérrez Cortines, María Esther Herranz García (suppleant för Avril Doyle), Marie Anne Isler Béguin, Juan de Dios Izquierdo Collado (suppleant för Dagmar Roth-Behrendt), Hedwig Keppelhoff-Wiechert (suppleant för Eija-Riitta Anneli Korhola), Christa Klaß, Bernd Lange, Peter Liese, Giorgio Lisi (suppleant för Jorge Moreira da Silva), Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Raimon Obiols i Germà (suppleant för Elena Valenciano Martínez-Orozco), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Mihail Papayannakis, Marit Paulsen, Yvonne Sandberg-Fries, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Dirk Sterckx (suppleant för Jules Maaten), Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (suppleant för Emilia Franziska

Müller), Peder Wachtmeister och Phillip Whitehead.

## KORTFATTAD MOTIVERING

Trots att det existerar en gemenskapslagstiftning om att förebygga olyckor till sjöss har flera medlemsstater inte helt uppfyllt gemenskapens förväntningar utan försenat tillämpningen av förordningar och direktiv. De senaste oljekatastroferna visar bristerna på detta område.

För närvarande handlar det om att kontrollera att dessa åtgärder för att garantera sjösäkerheten genomförs och att göra varje berörd aktör medveten om sitt ansvar (klassificeringssällskap, kaptener, ägare, operatörer, befraktare ...).

Avsiktlig förorening (avgasning) eller oavsiktlig förorening (haverier) bör alltså beivras genom harmoniserade åtgärder utifrån graden av skada och ingen lagbrytare bör kunna undslippa bestämmelserna. Man bör därför eventuellt överväga att inrätta en europeisk kustbevakningstjänst samtidigt som man ser till att medlemsstaternas insatser samordnas.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor uppmanar utskottet för regionalpolitik, transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag <sup>1</sup>	Parlamentets ändringar
<b>Ändringsförslag 1</b> Skäl 2	
(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	(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 <b>ett stort antal</b> fartyg som trafikerar gemenskapsvatten, utan att korrigerande åtgärder vidtas.

### *Motivering*

*Man bör inte anklaga hela den flotta som trafikerar gemenskapsvattnen för att förbigå bestämmelserna.*

### Ändringsförslag 2 Skäl 2a (nytt)

<sup>1</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT.

***(2a) Många gemenskapshamnar saknar lämpliga anläggningar för att ta emot och bearbeta avfall. För att bekämpa medveten förorening måste EU genom en EU-omfattande plan skapa den infrastruktur som behövs för att rengöra tankar och fartyg i alla gemenskapens hamnar så att de får kapacitet att hantera flera större problem samtidigt.***

Ändringsförslag 3  
Skäl 3a (nytt)

***(3a) Det är beklagligt att många medlemsstater inte till fullo infriat Europeiska gemenskapernas förväntningar när det gäller sjösäkerhet utan försenat tillämpningen av befintliga direktiv och förordningar.***

*Motivering*

*De senaste oljekatastroferna har visat bristerna på detta område. Vi har i detta sammanhang kunnat konstatera att EU anklagats på felaktiga grunder, eftersom det existerar lagbestämmelser som emellertid inte tillämpas enhetligt.*

Ändringsförslag 4  
Skäl 4

(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.

(4) Avskräckande åtgärder utgör en viktig del av gemenskapens sjösäkerhetspolitik, eftersom de garanterar en koppling mellan ansvaret hos **var och en av** 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.

*Motivering*

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

Ändringsförslag 5  
Skäl 5

(5) Varken de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadliga 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.

(5) Varken de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadliga ämnen är tillräckliga för att avskräcka **var och en av** 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.

*Motivering*

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

Ändringsförslag 6  
Skäl 8

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

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

Ändringsförslag 7  
Skäl 8a (nytt)

***(8a) För att brottspåföljder för medveten förorening skall vara effektiva måste hamnmyndigheterna i gemenskapens hamnar föra register över oljeutsläpp. Det är därför nödvändigt att alla medlemsstater antar sträng lagstiftning mot brister i förandet av dessa register och mot registreringar där uktheten inte***

*konstaterats, i syfte att förebygga de illegala tankrengöringar som är huvudorsaken till föroreningar av havet.*

Ändringsförslag 8  
Artikel 1

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.

Syftet med detta direktiv är att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och se till att **varje person** 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.

*Motivering*

*Man måste precisera att syftet med direktivet är att göra varje person som är inblandad i sjötransporterna ansvarig.*

Ändringsförslag 9  
Artikel 5a (ny)

*Artikel 5a*

***För att uppnå en effektiv tillämpning av dessa åtgärder och maximal övervakning skall Europeiska kommissionen så snart som möjligt lägga fram förslag om inrättandet av en bevakningstjänst på gemenskapsnivå som främst skall ha till uppgift att genomföra oanmälda kontroller till sjöss.***

*Motivering*

*Inrättandet av en europeisk kustbevakning, där personalen skulle ges samma utbildning och vara rörlig och tillgänglig i alla vatten, skulle vara ett sätt att bekämpa havsföroreningar och effektivt bevaka våra kuster.*

Ändringsförslag 10  
Artikel 6, punkt 5, led a

a) Böter.

a) **Lämpliga** böter.

Ändringsförslag 11  
Artikel 6, punkt 6a (ny)

**6a. Kommissionen skall se till att direktiv och förordningar om sjösäkerhet tillämpas strikt i medlemsstaterna.**

Ändringsförslag 12  
Artikel 8, led a

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

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

*Motivering*

*Ett nätverk av varningssystem är ett användbart hjälpmedel för att se till att lämpliga kontroller kan genomföras när man på grund av oegentligheter misstänker att ett fartyg gjort olagliga utsläpp och befinner sig mellan två hamnar.*

Ändringsförslag 13  
Artikel 9

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

Medlemsstaterna skall **vartannat 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.

*Motivering*

*De senaste oljefartygskatastroferna visar att gemenskapsbestämmelserna inte tillämpas som de skall. Tidsfristerna för att lämna in uppgifter om hur direktivet tillämpats bör därför förkortas. Detta hjälpmedel kan dessutom användas för att bedöma systemets effektivitet och för att jämföra uppgifter.*