



## Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2004/05:157 Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg samt en följdmotion.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner ett inom EU upprättat förslag till rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg. Rambeslutet syftar till att förstärka det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. Sammanlänkat med rambeslutet är ett förslag till direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

Utskottet föreslår att riksdagen bifaller regeringens förslag och avslår motionen.

I betänkandet finns en reservation (m) och ett särskilt yttrande (fp, c).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg.....	6
Bakgrund.....	6
Rambeslutet om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg.....	8
Propositionens förslag och bedömningar.....	8
Utskottets ställningstagande.....	9
Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut.....	10
Reservation.....	12
Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut, punkt 2 (m) .....	12
Särskilt yttrande.....	13
Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut, punkt 2 (fp, c) .....	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	14
Propositionen.....	14
Följdmotion.....	14
<i>Bilaga 2</i>	
Förslag till direktiv.....	15
<i>Bilaga 3</i>	
Förslag till rambeslut.....	44
<i>Bilaga 4</i>	
Europaparlamentets lagstiftningsresolution.....	57

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg

Riksdagen godkänner det inom Europeiska unionen upprättade utkastet till rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. Därmed bifaller riksdagen proposition 2004/05:157.

## 2. Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut

Riksdagen avslår motion 2004/05:T1.

*Reservation (m)*

Stockholm den 31 maj 2005

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s) och Christer Winbäck (fp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Europeiska kommissionen presenterade den 5 mars 2003 förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (KOM(2003) 92 slutlig). En faktagromemoria har upprättats över utkastet till direktiv och överlämnats till riksdagen (2002/03:FPM90). Syftet med förslaget till direktiv var att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg, vilka finns i den s.k. MARPOL-konventionen, i gemenskapslagstiftningen och se till att de personer som ansvarar för olagliga utsläpp omfattas av lämpliga sanktioner, inbegripet brottspåföljder.

Mot bakgrund av att rådet inte kunde godta kommissionens första förslag att skapa ett straffrättsligt instrument inom ramen för gemenskapskompetensen kompletterade kommissionen den 2 maj 2003 i stället sitt förslag till direktiv med ett utkast till rådets rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg (KOM(2003) 227 slutlig). I senare översättningar av utkastet till rambeslut har titeln fått en annan lydelse.

En faktagromemoria över rambeslutet har upprättats och överlämnats till riksdagen (2002/03:FPM95). Syftet med utkastet till rambeslut var att komplettera direktivet. De två rättsliga instrumenten är på detta sätt sammanlänkade med varandra.

Europaparlamentet lämnade sitt yttrande över direktivet till rådet den 13 januari 2004 och antog ändringar i rådets gemensamma ståndpunkt genom en andra läsning den 23 februari 2005. Europaparlamentet lämnade sitt yttrande över utkastet till rambeslut den 13 januari 2004. Rådet för transport, telekommunikation och energi antog den 7 oktober 2004 en gemensam ståndpunkt om förslaget till direktiv. Vid ett möte med de ständiga representanternas kommitté (Coreper) den 9 december 2004 nåddes en politisk överenskommelse gällande rambeslutet. Rådet för jordbruk och fiske bekräftade den politiska överenskommelsen den 21 december 2004.

Företrädare för Näringsdepartementet har under förhandlingsarbetet sammanträtt med berörda utskott i riksdagen vid flera tillfällen. Trafikutskottet informerades muntligen den 10 februari 2004 om direktivet samt den 28 september 2004 kort om rambeslutet. Vidare har även justitieukskottet, miljö- och jordbruksutskottet samt EU-nämnden informerats om ärendet.

Förslaget till direktiv samt utkastet till rambeslut bifogas betänkandet som bilaga 2 respektive bilaga 3. Parlamentets ändringsförslag finns i bilaga 4.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner ett inom Europeiska unionen upprättat utkast till rambeslut. Rambeslutet syftar till en förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. Sammanlänkat med rambeslutet är ett förslag till direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser. Rambeslutet innehåller bl.a. bestämmelser om att överträdelser av vissa av direktivets bestämmelser skall betraktas som brott, dvs. att de skall vara kriminaliserade. Rambeslutet innehåller vidare bestämmelser om vilka straff som skall följa på brotten samt bestämmelser om domsrätt och ansvar för juridiska personer.

I propositionen redovisas huvuddragen kring de lagändringar som rambeslutet kräver. Några konkreta förslag till ändrad lagstiftning läggs dock inte fram. De redovisade lagstiftningsbehoven kommer att beredas vidare och behandlas i ett senare sammanhang.

# Utskottets överväganden

## Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner utkastet till rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg.

### Bakgrund

Rambeslutet om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg innehåller bestämmelser om att de överträdelser som anges i förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser skall vara kriminaliserande. I rambeslutet liksom i direktivet hänvisas det i flera avseenden till ”internationell rätt”. Med detta avses framför allt Förenta nationernas havsrättskonvention, som också i vissa fall nämns uttryckligen. Även den s.k. MARPOL-konventionen om fartygsförorening är av betydelse eftersom direktivet genomför denna konvention i gemenskapsrätten. En kortare beskrivning av innehållet i dessa två konventioner inleder bakgrundsbeskrivningen. För en mer utförlig beskrivning av konventionerna hänvisas till propositionen.

#### *Förenta nationernas havsrättskonvention*

Förenta nationernas havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) reglerar havens och havsbottens fredliga användning i olika avseenden, med syfte bl.a. att skapa balans mellan rättigheter och skyldigheter. Principen om havets frihet ställs mot nationella befogenheter, fördelningen av havets tillgångar mot nationella intressen och miljöhänsyn mot ekonomiska intressen.

I strikt traktaträttslig bemärkelse är endast anslutna stater formellt bundna av konventionen, men flertalet stater tillämpar konventionen i praktiken både direkt och som medlemmar av skilda internationella organisationer. Centrala delar av konventionen har också status av folkrättslig sedvanerätt och är därigenom bindande för alla stater.

Havsrättskonventionen innehåller regler om havets indelning i vattenområden och staters jurisdiktion över dessa vattenområden. Den innehåller även bl.a. ett omfattande regelverk med förpliktande bestämmelser till skydd för den marina miljön. Dessa regler omfattar allt slags föroreningar från fartyg samt behandlar staters rätt att lagstifta på detta område och ingripa mot utländska fartyg som överträder bestämmelserna. I konventionen hänvisas på flera ställen till vad som betecknas som ”tillämpliga internationella reg-

ler och normer”, ofta med tillägget att dessa regler och normer skall ha fastställts av behörig internationell organisation eller vid en allmän diplomatkonferens. Det viktigaste organet för skapandet av globala regler när det gäller sjösäkerhet och skyddet av den marina miljön är Förenta nationernas sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO).

### *MARPOL-konventionen*

MARPOL-konventionen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) från år 1973 innehåller bestämmelser om utsläpp av olja och andra skadliga ämnen. Krav uppställs även på fartygens konstruktion och på vilken utrustning som skall finnas ombord för att säkerställa att utsläpp inte sker i strid med konventionen. Konventionen innehåller vidare bestämmelser om anordningar för mottagning i land av sådana rester av olja och andra skadliga ämnen som inte får släppas ut i havet.

År 1978 beslutades om vissa ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen. Dessa finns i det s.k. MARPOL-protokollet, som i praktiken utgör en reviderad version av konventionen och är avsett att ersätta denna i dess ursprungliga lydelse. Den reviderade versionen brukar benämnas MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78 består av ett antal artiklar med allmänna bestämmelser om bl.a. beivrandet av överträdelser, certifikat, besiktningar och inspektioner samt om rapportering av händelser som medför eller kan antas medföra utsläpp i havet av skadliga ämnen.

I bilagor till konventionen finns mer tekniska föreskrifter till förhindrande av olika typer av föroreningar. Till exempel behandlar bilaga I förorening genom olja och bilaga II skadliga flytande ämnen i bulk. För att en bilaga skall träda i kraft krävs att den har tillträtts av ett antal stater som tillsammans svarar för 50 % av världstonnaget. Bilagorna I och II hade i mars 2005 tillträtts av 130 stater som tillsammans svarar för 97 % av världstonnaget. Sverige har tillträtt dessa (och övriga bilagor).

### *Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser*

Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott (direktivet) syftar till att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg (dvs. MARPOL) i gemenskapslagstiftningen och se till att de personer som ansvarar för olagliga utsläpp omfattas av lämpliga sanktioner, inbegripet brottspåföljder. Direktivet skall gälla för utsläpp av förorenande ämnen i en medlemsstats inre vatten, territorialhav, sund, ekonomiska zon samt på det fria havet. Direktivet skall tillämpas på alla fartyg, oberoende av vilken flagg de för, undantaget statsfartyg i icke-kommersiell tjänst. I förslaget till direktiv föreskrivs bl.a. att medlemsstaterna skall se till att olagliga utsläpp av förorenande ämnen samt deltagande i och anstiftande av sådana utsläpp betraktas som överträdelser,

om de begås uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Överträdelser skall träffas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner som får innefatta straffrättsliga eller administrativa sanktioner. Direktivet innehåller även bestämmelser om inspektion av fartyg, samarbete mellan medlemsstater när ett olagligt utsläpp sker och rapporteringsskyldighet beträffande domstolars och andra behöriga myndigheters tillämpning av direktivet.

### **Rambeslutet om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg**

Rambeslutet om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg (rambeslutet) innehåller bestämmelser om att de överträdelser som anges i direktivet skall vara kriminaliserade samt vilka påföljder som skall kunna följa på brotten. Utkastet till rambeslut är bifogat som bilaga 3. För en närmare beskrivning av rambeslutet och gällande rätt hänvisas till proposition 2004/05:157 s. 16 f.

### **Propositionens förslag och bedömningar**

#### *Definitionen av fartyg*

Regeringen gör bedömningen att det behöver utredas om definitionen av fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg bör ändras så att det tydligt framgår att också undervattensfartyg omfattas.

#### *Handlingar som skall utgöra brott*

Enligt regeringens bedömning uppfyller Sverige till övervägande del de kriminaliseringsåtaganden som följer av rambeslutet. De eventuella konsekvenser som rambeslutet i denna del kan medföra torde inte kräva ändring i lag utan kan ske i förordningsform. Utsläppsförbuden för utländska fartyg torde behöva utvidgas till att omfatta även områden som inte tillhör någon stat (dvs. det fria havet). Det särskilda undantag från vad som skall anses utgöra ett otillåtet utsläpp – vid utsläpp som är följden av en skada – torde behöva modifieras i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet.

#### *Anstiftan och medhjälp till brott*

Sverige bedöms till övervägande del uppfylla rambeslutets bestämmelser om medhjälp och anstiftan bedömer regeringen. För att fullt ut uppfylla rambeslutet torde dock en särskild regel behöva införas som föreskriver att bestämmelserna om medhjälp och anstiftan i 23 kap. 4 § brottsbalken skall gälla oberoende av att det inte går att döma till fängelse för gärningen med anledning av lagen (1996:517) om begränsning av tillämpning av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.



### *Påföljder och försvårande omständigheter*

Svensk rätt uppfyller enligt regeringens bedömning rambeslutets bestämmelser om påföljder och försvårande omständigheter.

### *Ansvar och påföljder för juridiska personer*

Regeringen gör bedömningen att de krav som rambeslutet ställer i fråga om ansvar för juridiska personer uppfylls av svensk rätt. För att uppfylla kravet enligt artikel 6 (Påföljder för juridiska personer) gällande nivån för den maximala påföljden (750 000 euro till 1 500 000 euro) för de allvarligaste fallen, torde det krävas lagändring. Kravet kan i första hand genomföras genom att maximibeloppet för företagsbot, vilket för närvarande är 3 000 000 kr, höjs.

### *Domsrätt på det fria havet*

Rambeslutets krav på domsrätt uppfylls till övervägande del redan av svensk lagstiftning enligt regeringens bedömning. För att uppfylla rambeslutet fullt ut torde det dock behövas en särskild bestämmelse om s.k. hamnstatsjurisdiktion beträffande utsläpp som skett från utländska fartyg på det fria havet.

Sverige bör på det sätt som föreskrivs i rambeslutet lämna underrättelse om att Sverige inte kommer att tillämpa bestämmelserna om behörighet i artikel 7.1 e). Frågan om Sverige skall lämna underrättelse om att Sverige inte kommer att tillämpa bestämmelsen om behörighet i artikel 7.1 d) bör bli föremål för fortsatta överväganden.

### *Övriga bestämmelser*

Regeringen bedömer att övriga bestämmelser i rambeslutet inte påkallar några lagändringar.

### *Antagande av rambeslutet*

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner det inom Europeiska unionen upprättade utkastet till rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. Av propositionen framgår att förslag till sådan lagstiftning som påkallas av rambeslutet kommer att beredas vidare.

## **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottets mening är det angeläget att den marina miljön såväl runt våra kuster som i haven skyddas. En förutsättning för att bekämpa fartygsföroreningar är ett aktivt samarbete inom EU och i andra internationella forum. Utskottet välkomnar därför utkastet till rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade

av fartyg. Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund att riksdagen godkänner det utkast till rambeslut som utarbetats inom EU om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg.

## Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion om att propositioner om godkännande av rambeslut även bör innehålla förslag till följdlagstiftning. *Jämför reservation (m) och särskilt yttrande (fp, c).*

### Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) välkomnar i motion 2004/05:T1 strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten. Moderaterna har i flera år krävt att Sverige måste höja profilen och agera kraftfullt för att få till stånd gemensamma regler för sjöfarten inom EU. När EU-lagstiftningen nu ger möjligheter att på ett bättre sätt värna om Östersjön är det angeläget att regeringen så snart som möjligt kommer med förslag om nödvändiga lagändringar. Motionärerna kritiserar dock regeringens förfarande i rambeslutsprocessen och anför att ett godkännande av rambeslut som förutsätter förändringar i svensk lagstiftning måste grundas på kunskap om de avvägningar som blir konsekvensen. Bristen på insyn i processen och problemen med att följdlagstiftningen inte presenteras samtidigt som antagandepropositionen har framförts vid ett flertal tillfällen. Förfarandet har även kritiserats av Lagrådet som har konstaterat att beredningen av rambeslut skiljer sig från vad som normalt tillämpas i samband med internationella överenskommelser som kräver lagstiftning. Motionärerna begär mot denna bakgrund att propositioner om EU:s rambeslut även bör innehålla förslag om svensk följdlagstiftning.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att riksdagen skulle få ett bättre underlag för sitt ställningstagande om ärenden om godkännande av rambeslut samtidigt kunde åtföljas av ett förslag till svensk följdlagstiftning. Det har emellertid visat sig att det sällan finns tid till ett sådant förfarande inom de tidsramar som gäller för EU:s antagande av rambeslut. Att avvakta med godkännande av rambeslut till dess att ett fullständigt beredningsunderlag hämtats in och ett lagförslag såvitt avser följdlagstiftning hunnit utarbetas skulle ofta innebära betydande förseningar av antagande av rambeslutet. Då antagandet kräver enhällighet skulle förseningen drabba samtliga övriga medlemsstater. Ett sådant förfarande skulle motverka syftet med institutet

rambeslut, och i viss mån innebära en återgång till den ordning som gällde tidigare, före Amsterdamfördraget. En anledning till att rambeslut började användas var just ett missnöje med denna ordning.

Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motion 2004/05:T1.

## Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### **Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut, punkt 2 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om följdlagstiftning i propositioner om rambeslut. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T1.

#### *Ställningstagande*

För att effektivt kunna skydda våra kuster och Östersjön, en utsatt miljö, från föroreningar orsakade av fartyg krävs verkningsfulla och relevanta verktyg. Moderaterna har i flera år arbetat för att det skall införas gemensamma regler för sjöfarten inom EU och välkomnar de strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten som föreslås i rambeslutet.

Regeringen har emellertid återigen valt att inte samtidigt med rambeslutet lägga fram ett förslag till den lagstiftning som krävs med anledning av rambeslutet. Enligt vår mening är detta inte en acceptabel lagstiftningsteknik. Det bör vara ett krav att den lagstiftning som bedöms bli aktuell presenteras i sin helhet. Annars blir det inte möjligt att göra en bedömning av rambeslutet och vilka konsekvenser det kommer att få för den svenska lagstiftningen. Enligt vår erfarenhet är det först i samband med att det handgripliga och konkreta förslaget granskas inom ramen för den parlamentariska processen som eventuella brister eller problemområden upptäcks.

Vi är medvetna om att de tidsramar som gäller för EU:s antagande av rambeslut försvårar möjligheterna att lägga fram följdlagstiftning i samband med godkännande av rambeslut. För att riksdagen skall ges möjlighet att ta ställning till konsekvenserna av rambeslutet på nationell nivå samtidigt som man godkänner rambeslutet är emellertid ett sådant förfarande i princip nödvändigt. Regeringen bör åläggas att i fortsättningen presentera förslag till följdlagstiftning i propositioner om godkännande av rambeslut.

## Särskilt yttrande

### **Följdlagstiftning i propositioner om rambeslut, punkt 2 (fp, c)**

Erling Bager (fp), Sven Bergström (c) och Christer Winbäck (fp) anför:

I likhet med vad vi tidigare uttalat i den principiella frågan om riksdagens behandling av propositioner om godkännande av rambeslut vill vi inte ifrågasätta regeringens förmåga till analys och problemlösning vid genomförande av rambeslutens innehåll i svensk lagstiftning. Vår erfarenhet är dock att det är först i samband med att det konkreta förslaget till lagstiftning granskas, inom ramen för den parlamentariska processen, som eventuella brister eller problemområden upptäcks. Vi vill därför ånyo framhålla att det är mycket viktigt att riksdagen ges möjlighet att ta ställning till konsekvenserna av rambeslutet på nationell nivå samtidigt som man antar rambeslutet.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2004/05:157 Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg:*

Riksdagen godkänner det inom Europeiska unionen upprättade utkastet till rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg.

### Följdmotion

*2004/05:T1 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att propositioner om EU:s rambeslut även bör innehålla förslag om svensk följdlagstiftning.

BILAGA 2

# Förslag till direktiv

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv  
om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet  
av påföljder för överträdelser

**EUROPAPARLAMENTETS  
OCH RÅDETS DIREKTIV**  
av den

om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av påföljder för överträdelser

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i  
detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>3</sup>, och

---

<sup>1</sup> EUT C  
<sup>2</sup> EUT C  
<sup>3</sup> EUT C

av följande skäl:

- (1) Gemenskapens sjösäkerhetspolitik syftar till att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå och grundas på förutsättningen att alla parter som är inbegripna i godstransporter till sjöss ansvarar för att se till att de fartyg som används i gemenskapsvatten uppfyller gällande regler och normer.
- (2) De relevanta normerna för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg i alla medlemsstater grundas på MARPOL-konventionen (MARPOL 73/78), dessa bestämmelser förbigås emellertid dagligen av ett mycket stort antal fartyg som trafikerar gemenskapsvatten, utan att korrigerande åtgärder vidtas.
- (3) Eftersom medlemsstaternas praxis skiljer sig åt, särskilt när det gäller införandet av påföljder för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg, är det är nödvändigt att harmonisera genomförandet av MARPOL 73/78 på gemenskapsnivå.
- (4) Avskräckande åtgärder utgör en viktig del av gemenskapens sjösäkerhetspolitik, eftersom de garanterar en koppling mellan ansvaret hos var och en av de parter 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.



- (5) Det är därför av avgörande betydelse att det görs en tillnärmning av befintliga rättsliga bestämmelser, särskilt avseende å ena sidan den exakta definitionen av överträdelsen i fråga och undantagen, vilket behandlas i detta direktiv, och å andra sidan minimibestämmelser för påföljder, ansvar och behörighet, vilket behandlas i rådets rambeslut 2004/.../RIF<sup>1</sup> om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg.
- (6) Syftet med detta direktiv är bland annat att definiera utsläpp och därigenom se till att genomförandet av rambeslut 2004/.../RIF blir effektivare så att denna överträdelse kan förhindras.
- (7) Vare sig 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 de parter 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 påföljder som skall gälla för alla personer som orsakar eller bidrar till havsföroreningar. Påföljderna bör inte enbart gälla för redaren eller fartygets befälhavare, utan även för lastägaren, klassificeringssällskapet eller alla övriga inblandade.
- (8) Utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg bör betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller allvarlig oaktsamhet.

---

<sup>1</sup> Se sidan ... i denna EUT.

- (9) Påföljder för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg påverkar inte de berörda parternas skadeståndsansvar, och omfattas därför inte av bestämmelser som rör begränsning eller fördelning av skadeståndsansvar. De begränsar inte heller möjligheterna att ge en effektiv ersättning till de drabbade personerna vid föroreningsincidenter.
- (10) Ett effektivt närmare samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att utsläpp av förorenande ämnen från fartyg upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras.
- (11) När det föreligger klara objektiva bevis på ett utsläpp som medfört omfattande skada eller hot om omfattande skada, bör medlemsstaterna överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter så att förfaranden kan inledas i enlighet med artikel 220 i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.
- (12) Detta direktiv stämmer överens med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen i artikel 5 i fördraget. Införlivandet av de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och införandet av påföljder, som får innefatta straffrättsliga eller administrativa påföljder, för brott mot dessa bestämmelser är en nödvändig åtgärd för att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå vid sjötransporter. Dessa mål kan därför uppnås av gemenskapen på ett effektivt sätt enbart med hjälp av harmoniserade bestämmelser. Direktivet begränsas till det minsta antal åtgärder som krävs för att dessa mål skall kunna uppnås och går inte utöver vad som är nödvändigt för detta ändamål. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att vidta strängare åtgärder mot föroreningar orsakade av fartyg i överensstämmelse med internationell rätt.
- (13) Detta direktiv står helt i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att se till att de personer som är ansvariga för föroreningar orsakade av fartyg omfattas av lämpliga påföljder för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar orsakade av fartyg.
2. Detta direktiv hindrar inte att medlemsstaterna vidtar strängare åtgärder mot föroreningar orsakade av fartyg i överensstämmelse med internationell rätt.

*Artikel 2*

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *MARPOL 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention i dess uppdaterade version,
2. *förorenande ämnen*: ämnen som omfattas av bilagorna I (olja) och II (skadliga flytande ämnen i bulk) till *MARPOL 73/78*,

3. *utsläpp*: varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg, i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78,
4. *fartyg*: havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg och flytande farkoster.

*Artikel 3*

Räckvidd

1. Detta direktiv skall gälla i enlighet med internationell rätt för utsläpp av förorenande ämnen i
  - a) en medlemsstats inre vatten, inbegripet hamnar, såvitt bestämmelserna i MARPOL är tillämpliga,
  - b) en medlemsstats territorialhav,
  - c) sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av reglerna för genomfartstrafik, i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, del III avsnitt 2, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund,
  - d) en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, som inrättats i enlighet med internationell rätt, och
  - e) det öppna havet.

2. Detta direktiv skall tillämpas på utsläpp av förorenande ämnen från alla fartyg, oberoende av deras flagg, med undantag av örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av en stat och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

*Artikel 4*  
Överträdelser

Medlemsstaterna skall se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet.

*Artikel 5*  
Undantag

1. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i regel 11 a eller 11 c i bilaga I eller regel 6 a eller 6 c i bilaga II till MARPOL 73/78.
2. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 c–e skall inte betraktas som överträdelser för redaren, fartygets befälhavare och besättningen när denna handlar under befälhavarens ansvar om de uppfyller kraven i regel 11 b i bilaga I eller regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78.
3. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i regel 9 eller 10 i bilaga I eller regel 5 i bilaga II till MARPOL 73/78.

*Artikel 6*

Tillämpning av bestämmelserna när det gäller fartyg inom en medlemsstats hamn

1. Om oegentligheter eller annan information ger upphov till misstankar om att ett fartyg som frivilligt ligger i en medlemsstats hamn eller utsjöterminal har gjort eller håller på att göra utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1, skall den medlemsstaten se till att en lämplig inspektion genomförs, med beaktande av de relevanta riktlinjer som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och i enlighet med den nationella lagstiftningen.
  
2. I den mån den inspektion som avses i punkt 1 avslöjar sådana fakta som skulle kunna tyda på en överträdelse enligt artikel 4, skall de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten och i flaggstaten informeras.

*Artikel 7*

Kuststaternas tillämpning av bestämmelserna när det gäller fartyg i genomfartstrafik

1. Om det misstänkta utsläppet av förorenande ämnen äger rum i områden som avses i artikel 3.1 b–3.1 e och det fartyg som misstänks för utsläppet inte anlöper en hamn i den medlemsstat som förfogar över de uppgifter som rör det misstänkta utsläppet, skall följande gälla:
  - a) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i en annan medlemsstat, skall de berörda medlemsstaterna föra ett nära samarbete i den inspektion som avses i artikel 6.1 och vid besluten om vilka förvaltningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp,

- b) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i ett tredje land, skall medlemsstaten vidta de åtgärder som krävs för att se till att den berörda hamnen informeras om det misstänkta utsläppet och begära att det berörda landet vidtar de åtgärder som krävs med hänsyn till sådana utsläpp.
2. När det föreligger klara objektiva bevis för att ett fartyg som färdas i de områden som anges i artikel 3.1 b eller 3.1 d har begått en överträdelse inom det område som avses i artikel 3.1 d som lett till ett utsläpp som medför omfattande skada eller hot om omfattande skada på kustlinjen eller därmed sammanhängande intressen i den berörda medlemsstaten eller av tillgångarna i de områden som avses i artikel 3.1 b eller 3.1 d, skall den staten, med förbehåll för del XII kapitel 7 i FN:s havsrättskonvention från 1982 och förutsatt att det motiveras av bevis, överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter så att förfaranden kan inledas, inklusive kvarhållande av fartyget, i enlighet med dess nationella lagstiftning.
3. I alla händelser skall myndigheterna i flaggstaten informeras.

#### *Artikel 8*

#### Påföljder

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att de överträdelser som avses i artikel 4 omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande påföljder, som får innefatta straffrättsliga eller administrativa påföljder.

2. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att de påföljder som avses i punkt 1 tillämpas på den som befinns vara ansvarig för en sådan överträdelse som avses i artikel 4.

#### *Artikel 9*

##### Överensstämmelse med internationell rätt

Medlemsstaterna skall tillämpa föreskrifterna i detta direktiv utan någon formell eller faktisk diskriminering av utländska fartyg och i enlighet med tillämplig internationell lagstiftning, bl.a. avsnitt 7 i del XII i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, och de skall omedelbart underrätta fartygets flaggstat och övriga berörda stater om de åtgärder som vidtagits i enlighet med detta direktiv.

#### *Artikel 10*

##### Kompletterande åtgärder

För detta direktivs ändamål skall medlemsstaterna och kommissionen vid behov 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<sup>1</sup> för att

- a) utveckla de informationssystem som krävs för ett effektivt genomförande av detta direktiv, och

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 2850/2000/EG av den 20 december 2000 om upprättande av en gemenskapsram för samarbete om oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet (EGT L 332, 28.12.2000, s. 1).



- b) införa gemensamma metoder och riktlinjer på grundval av dem som finns på internationell nivå för i synnerhet
- övervakning och tidig identifiering av fartyg som släpper ut förorenande ämnen i strid med detta direktiv, inbegripet eventuell övervakningsutrustning ombord,
  - utvecklingen av tillförlitliga metoder för spårning av förorenande ämnen i havet till ett särskilt fartyg, och
  - en effektiv tillämpning av detta direktiv.

*Artikel 11*  
Rapportering

Medlemsstaterna skall vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de behöriga myndigheternas tillämpning av detta direktiv. Kommissionen skall med utgångspunkt i dessa rapporter lämna en gemenskapsrapport till Europaparlamentet och rådet.

*Artikel 12*  
Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

2. Kommissionen skall regelbundet informera den kommitté som inrättats genom beslut 2850/2000/EG om alla föreslagna åtgärder eller annan relevant verksamhet som rör insatser i händelse av havsföreningar.

*Artikel 13*

Ändringsförfarande

De ändringar av MARPOL 73/78 som avses i artikel 2.1 får undantas från detta direktivs räckvidd, i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

*Artikel 14*

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ...<sup>1</sup> och genast underrätta kommissionen om detta.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

---

<sup>1</sup> 18 månader från dagen för dess ikraftträdande.

*Artikel 15*  
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

*Artikel 16*  
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar  
Ordförande

På rådets vägnar  
Ordförande

Sammanfattning, i referenssyfte, av MARPOL 73/78 – bestämmelserna om utsläpp  
som rör utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen,  
i enlighet med artikel 2.2

Del I: Olja (bilaga I till MARPOL 73/78)

I bilaga I till MARPOL 73/78 avses med "olja" petroleum i varje form, däri inbegripet råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter (med undantag av petrokemiska produkter i fråga om vilka bilaga II till MARPOL 73/78 gäller) och med "oljehaltig blandning" avses blandning som innehåller olja.

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78:

Bestämmelse 9: Kontroll av oljeutsläpp

1. Om annat inte följer av föreskrifterna i bestämmelserna 10 och 11 i denna bilaga och punkt 2 i denna bestämmelse, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg i fråga om vilket denna bilaga äger tillämpning vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:
  - a) I fråga om oljetankfartyg, med de undantag som anges i led b,
    - i) fartyget får inte befinna sig inom ett specialområde,
    - ii) fartyget måste befinna sig mer än 50 nautiska mil från land,

- iii) fartyget skall vara under gång,
  - iv) den utsläppta mängden olja får inte i något ögonblick överstiga 30 liter per nautisk mil,
  - v) den sammanlagda mängd olja som släpps ut i havet får inte överstiga, i fråga om existerande fartyg 1/15 000 och i fråga om nya fartyg 1/30 000, av den sammanlagda mängden av den särskilda last i vilken lastresten ingick, och
  - vi) fartyget skall ha i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och ett sloptanksarrangemang enligt vad som föreskrivs i bestämmelse 15 i denna bilaga.
- b) I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 ton samt i fråga om länsvatten från maskinutrymmen, undantaget länsvatten från lastpumprom i oljetankfartyg, såvida blandning inte skett med oljelastrester,
- i) fartyget får inte befinna sig inom ett specialområde,
  - ii) fartyget skall vara under gång,
  - iii) oljeinnehållet i utflödet utan utspädning får inte överstiga 15 ppm (miljondelar),

- iv) fartyget skall ha i drift [ett övervaknings-, kontroll- och filtreringssystem] enligt vad som föreskrivs i bestämmelse 16 i denna bilaga.
2. I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 ton skall [flaggstatens] administration med avseende på det fall att fartyget befinner sig utanför specialområde se till att det är utrustat, så långt det är möjligt och rimligt, med anordningar som säkerställer att oljerester behålls ombord och att de avlämnas till mottagningsanordningar eller släpps ut i havet i enlighet med föreskrifterna i punkt 1 b i denna bestämmelse.
4. Föreskrifterna i punkt 1 i denna bestämmelse skall inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad barlast eller obehandlad oljehaltig blandning som utan utspädning har ett oljeinnehåll som inte överstiger 15 ppm och som inte kommer från lastpumprom och inte blandats med oljelastrester.
5. Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, inte heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.
6. De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 4 i denna bestämmelse skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

## Bestämmelse 10: Metoder för förebyggande av oljeförorening från fartyg i specialområden

1. I denna bilaga förstås med specialområde Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Gulfoområdet, Adenvikområdet, Antarktisosrådet och nordvästeuropeiska havsområdet, [vilka definieras och specificeras enligt följande:]
2. Om annat inte följer av föreskrifterna i bestämmelse 11 i denna bilaga,
  - a) skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från oljetankfartyg och från fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 ton vara förbjudet när fartyget befinner sig i ett specialområde, [...]
  - b) [...] skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 ton vara förbjudet när det befinner sig i ett specialområde utom när utflödets oljeinnehåll utan utspädning inte överstiger 15 ppm.
3.
  - a) Föreskrifterna i punkt 2 i denna bestämmelse skall inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad barlast.
  - b) Föreskrifterna i punkt 2 a i denna bestämmelse skall inte tillämpas på utsläpp av behandlat länsvatten från maskinutrymmen, förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:
    - i) Länsvattnet får inte komma från lastpumprom.

- ii) Länsvattnet har inte blandats med oljelastrester.
  - iii) Fartyget skall vara under gång.
  - iv) Oljeinnehållet i utflödet utan utspädning får inte överstiga 15 ppm.
  - v) Fartyget skall ha i drift ett system för behandling av länsvatten enligt vad som föreskrivs i bestämmelse 16.5 i denna bilaga.
  - vi) Länsvattenseparatorsystemet skall vara utrustat med en automatisk stoppanordning som ser till att utsläppet avbryts när utflödets oljeinnehåll överstiger 15 ppm.
4. a) Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, inte heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.
- b) De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 2 eller 3 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.
5. Denna regel skall inte utgöra hinder för ett fartyg, vars resa endast till en del sker inom ett specialområde, att utanför specialområdet göra utsläpp enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.



## Bestämmelse 11: Undantag

Bestämmelserna 9 och 10 i denna bilaga skall inte tillämpas i fråga om

- a) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller
- b) utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,
  - i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och
  - ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller
- c) utsläpp i havet av ämnen som innehåller olja och som godkänts av [flaggstatens] administration, när de användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

Del II: Skadliga flytande ämnen (bilaga II till MARPOL 73/78)

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78:

Bestämmelse 3: Kategoriindelning och förteckning av skadliga flytande ämnen

1. Vid tillämpning av bestämmelserna i denna bilaga indelas skadliga flytande ämnen i fyra kategorier enligt följande:
  - a) Kategori A: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en allvarlig risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra allvarlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra allvarlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av stränga åtgärder till förhindrande av förorening.
  - b) Kategori B: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av särskilda åtgärder till förhindrande av förorening.
  - c) Kategori C: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mindre risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra mindre skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra mindre störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver särskilda förhållningsregler.

- d) Kategori D: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mätbar risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra obetydlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra obetydlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver viss uppmärksamhet i fråga om förhållningsregler.

[Ytterligare riktlinjer för kategoriindelningen av skadliga flytande ämnen, inbegripet en förteckning över kategoriserade ämnen, finns i bestämmelse 3.2–3.4 och bestämmelse 4 och i tilläggen till bilaga II till MARPOL 73/78]

Bestämmelse 5: Utsläpp av skadliga flytande ämnen

Ämnen av kategori A, B eller C utanför specialområden och ämnen av kategori D inom alla områden

Om annat inte följer av föreskrifterna i bestämmelse 6 i denna bilaga, gäller följande:

1. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 a i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,1 viktprocent och till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,01 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och
  - c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
2. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 b i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfylls:
- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

- c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i led b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,
  - d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering skall göras under vattenlinjen, och
  - e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
3. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 c i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfylls:
- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 10 ppm,

- c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i led b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 3 kubikmeter eller 1/1000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,
  - d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och
  - e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
4. Utsläpp i havet av ämnen av kategori D såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 d i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfylls:
- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) sådana blandningar skall ha en koncentration på högst en del av ämnet på tio delar vatten, och
  - c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land.

5. Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 1–4 i denna bestämmelse.
6. Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i bestämmelse 4 punkt 1 i denna bilaga eller av ballastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

Ämnen av kategori A, B eller C inom specialområden [enligt definitionen i bestämmelse 1 i bilaga II till MARPOL 73/78, inbegripet Östersjön]

Om annat inte följer av föreskrifterna i punkt 14 i denna bestämmelse och bestämmelse 6 i denna bilaga, gäller följande:

7. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 a i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av ballastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning, som de stater som gränsar till specialområdet skall anordna enligt föreskrifterna i bestämmelse 7 i denna bilaga, till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,05 viktprocent och till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,005 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och
  - c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
8. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 b i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:
- a) tanken skall ha förspolats i enlighet med det förfarande som godkänts av [flaggstatens] administration och grundade på normer som utvecklats av [IMO] och därvid uppkommande tankspolvätska skall ha avlämnats till en mottagningsanordning,
  - b) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - c) metoder och anordningar för utsläpp och spolning skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,



- d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och
  - e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
9. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i bestämmelse 3 punkt 1 c i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor uppfylls:
- a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
  - b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,
  - c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i led b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

- d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och
  - e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från land och där vattendjupet är minst 25 meter.
10. Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 7–9 i denna bestämmelse.
11. Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i bestämmelse 4 punkt 1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.
12. Denna bestämmelse skall inte utgöra hinder för ett fartyg att behålla ombord lastrester av kategori B eller C och släppa ut sådana rester i havet utanför ett specialområde i enlighet med punkt 2 respektive 3 i denna bestämmelse.

Bestämmelser 6: Undantag

Bestämmelse 5 i denna bilaga skall inte tillämpas i fråga om

- a) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

- b) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,
- i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och
  - ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller
- c) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om de godkänts av [flaggstatens] administration och användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.
-

BILAGA 3

## Förslag till rambeslut

Förslag till rådets rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för upprätthållande av lagen mot föreningar orsakade av fartyg

Förslag till

### RÅDETS RAMBESLUT

**om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för upprätthållande av lagen mot föreningar orsakade av fartyg**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA RAMBESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artiklarna 31.1 e och 34.2 b i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,<sup>1</sup>

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,<sup>2</sup> och

av följande skäl:

(1) Såväl i rådets och kommissionens handlingsplan för att på bästa sätt genomföra bestämmelserna i Amsterdamfördraget om upprättande av ett område med frihet, säkerhet och rättvisa<sup>3</sup> som i slutsatserna från Europeiska rådets möte i Tammerfors den 15–16 oktober 1999 (punkt 48)<sup>4</sup> efterlyses lagstiftningsåtgärder mot miljöbrott, bland annat gemensamma påföljder och jämförbara förfarandegarantier.

(2) [...]

---

<sup>1</sup> EUT C

<sup>2</sup> EUT C

<sup>3</sup> EGT C 19, 23.1.1999, s. 1, punkt 18.

<sup>4</sup> <http://ue.eu.int/en/Info/eurocouncil/index.htm>.

- (3) Kampen mot föroreningar som orsakas av fartyg, uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, är en prioriterad EU-fråga. Av slutsatserna från Europeiska rådets möte i Köpenhamn den 12–13 december 2002 (punkterna 32–34) och särskilt uttalandet från rådets möte (rättsliga och inrikes frågor) den 19 december 2002 efter oljetankern Prestiges förlisning framgår att unionen är fast beslutet att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att undvika att sådana skador upprepas.
- (4) Det är därför nödvändigt med en tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning, vilket kommissionen redan har påpekat i sitt meddelande till Europaparlamentet och rådet om ökad sjösäkerhet med anledning av oljetankern Prestiges förlisning<sup>1</sup>.
- (5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/.../EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelse liksom detta rambeslut, som kompletterar direktiv 2004/.../EG med detaljerade straffrättsliga bestämmelser, syftar till en sådan tillnärmning.
- (6) Rådet anser att detta rambeslut, som grundar sig på artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, är rätt instrument för att ålägga medlemsstaterna skyldigheten att föreskriva straffrättsliga påföljder.
- (7) Det har införts gemensamma påföljder för juridiska personer på grund av beteendets särskilda art.
- (8) [...] Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, som har undertecknats av samtliga medlemsstater i unionen och i vilken Europeiska gemenskapen är part, är särskilt viktig när det gäller samarbete.
- (9) Samarbetet mellan medlemsstaterna måste organiseras på bästa möjliga sätt för att medlemsstaterna snabbt skall kunna överföra upplysningar till varandra. Kontaktpunkter måste därför utses och fastställas.

---

<sup>1</sup> Meddelande av den 3 december 2002, KOM(2002) 681 slutlig.

- (10) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna enskilt och de därför, på grund av den skada över nationsgränserna som beteendet i fråga kan orsaka, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går rambeslutet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (11) Detta rambeslut står i överenskommelse med de grundläggande rättigheter och tar hänsyn till de principer som erkänns i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen och återspeglas i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (12) Detta rambeslut innehåller inte någon uttrycklig skyldighet för medlemsstater med kust vid sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av reglerna för genomfartstrafik i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, del III kapitel 2, att fastställa behörighet för brott begångna i sådana sund. Behörighet beträffande brott skall fastställas enligt artikel 7.1 a och 7.1 b i rambeslutet, i enlighet med internationell rätt och i synnerhet artikel 34 i den ovannämnda FN-konventionen.
- (13) Den praktiska tillämpningen av de åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit för att genomföra detta rambeslut bör övervakas av kommissionen, som om fem år bör lägga fram en rapport för rådet; denna rapport får inbegripa lämpliga förslag.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Definitioner

Vid tillämpningen av detta rambeslut skall definitionerna i artikel [...] i direktiv 2004/.../EG gälla.

*Artikel 2*

Brott

1. Med förbehåll för artikel 4.1a skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en överträdelse enligt artiklarna 4 och 5 i direktiv 2004/.../EG skall betraktas som brott.
2. Punkt 1 skall inte gälla besättningsmedlemmar, när det gäller överträdelser i sund som används för internationell sjöfart, i exklusiva ekonomiska zoner och på det fria havet när villkoren i regel 11 b i bilaga I eller regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78 är uppfyllda.

*Artikel 3*

Medhjälp, bistånd och anstiftan

Varje medlemsstat skall, i enlighet med nationell lagstiftning, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att medhjälp, bistånd och anstiftan till sådana brott som avses i artikel 2 är straffbara.

*Artikel 4*

## Påföljder

1. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att de brott som avses i artiklarna 2 och 3 beläggs med effektiva, proportionella och avskräckande straffrättsliga påföljder som, åtminstone i allvarliga fall, innefattar ett maximalt frihetsstraff på minst ett till tre år.
  - 1a. I mindre allvarliga fall där de begångna handlingarna inte orsakar en försämring av vattenkvaliteten, kan medlemsstaten besluta om påföljder av ett annat slag än de som fastställs i punkt 1.
2. De straffrättsliga påföljder som anges i punkt 1 kan åtföljas av andra påföljder eller åtgärder, särskilt böter eller av att en fysisk person mister rätten att utöva en verksamhet som kräver officiellt tillstånd eller godkännande, eller rätten att grunda, förvalta eller leda ett företag eller en inrättning i det fall då de omständigheter som lett till hans eller hennes fällande dom visar att det föreligger en uppenbar risk för att samma sorts brottsliga verksamhet kan komma att fortsätta.
3. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att ett uppsåtligt brott enligt artikel 2 beläggs med ett maximalt frihetsstraff på minst fem till tio år om brottet har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem och dödsfall eller allvarlig personskada.
4. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att ett uppsåtligt brott enligt artikel 2 beläggs med ett maximalt frihetsstraff på minst två till fem år, om
  - a) brottet har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem, eller



- b) brottet begicks inom ramen för en kriminell organisation i den mening som avses i gemensam åtgärd 98/733/RIF av den 21 december 1998 om att göra deltagande i en kriminell organisation i Europeiska unionens medlemsstater till ett brott, oavsett den straffnivå som anges i den gemensamma åtgärden.
5. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att ett brott enligt artikel 2, om det har begåtts med grov oaktsamhet, beläggs med ett maximalt frihetsstraff på minst två till fem år, om överträdelsen vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem och dödsfall eller allvarlig personskada.
6. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att ett brott enligt artikel 2, om det har begåtts med grov oaktsamhet, beläggs med ett maximalt frihetsstraff på minst ett till tre år, om överträdelsen har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem.
7. I fråga om frihetsstraff skall denna artikel tillämpas om inte annat följer av internationell rätt, särskilt artikel 230 i FN:s havsrättskonvention.

#### *Artikel 5*

#### Juridiska personers ansvar

- I. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att juridiska personer kan ställas till ansvar för sådana brott som avses i artiklarna 2 och 3 och som begås för den juridiska personens räkning av en person som har agerat antingen på egen hand eller som en del av ett organ inom den juridiska personen och som har en ledande ställning inom den juridiska personen, grundad på
- a) befogenhet att företräda den juridiska personen,
- b) befogenhet att fatta beslut på den juridiska personens vägnar, eller
- c) befogenhet att utöva kontroll inom den juridiska personen.

2. Förutom de fall som anges i punkt 1 skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en juridisk person kan ställas till ansvar om brister i den övervakning eller kontroll som skall utföras av en sådan person som avses i punkt 1 har möjliggjort ett brott enligt artikel 2, när detta sker för den juridiska personens räkning av en person som är underställd denne.
3. Den juridiska personens ansvar i enlighet med punkterna 1 och 2 får inte utesluta lagföring av fysiska personer som är gärningsmän, anstiftare eller medhjälpare till brott enligt artiklarna 2 och 3.

*Artikel 6*

Påföljder för juridiska personer

- i. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en juridisk person som ställs till ansvar i enlighet med artikel 5.1 kan bli föremål för effektiva, proportionella och avskräckande påföljder. Dessa påföljder
  - i) skall innefatta bötesstraff eller administrativa avgifter, som åtminstone i fall där den juridiska personen ställs till ansvar för brott som avses i artikel 2, har
    - en maximal påföljd på minst 150 000 EUR till 300 000 EUR,
    - en maximal påföljd på minst 750 000 EUR till 1 500 000 EUR i de allvarligaste fallen, inklusive åtminstone de uppsåtliga brott som omfattas av artikel 4.3 och 4.4,
  - ii) kan i samtliga fall omfatta andra påföljder än böter, som
    - a) frångående av rätt till offentliga förmåner eller stöd,
    - b) tillfälligt eller permanent näringsförbud,
    - c) rättslig övervakning,
    - d) rättsligt beslut om upplösning av verksamheten, eller
    - e) skyldighet att vidta särskilda åtgärder för att undanröja följderna av den överträdelse som ledde till ansvar för den juridiska personen.

- 1a. För att genomföra punkt 1 i, dock utan att det strider mot första meningen i punkt 1, skall de medlemsstater som inte har euron som valuta tillämpa den växelkurs mellan euron och deras egen valuta som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning den dag detta rambeslut antas.
2. En medlemsstat får genomföra punkt 1 i genom att tillämpa ett system där bötesbeloppet står i proportion till den juridiska personens omsättning, den ekonomiska fördel som erhöles eller planerades när brottet förövades eller något annat värde som ger en anvisning om den juridiska personens ekonomiska situation, under förutsättning att ett sådant system gör det möjligt att tillämpa maximibelopp för böterna som åtminstone motsvarar det lägsta beloppet för de maximala böter som anges i punkt 1 i.
3. En medlemsstat som har för avsikt att tillämpa rambeslutet i enlighet med punkt 2 skall underrätta rådets generalsekretariat och kommissionen om att den avser att göra detta.
4. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en juridisk person som ställs till ansvar i enlighet med artikel 5.2 skall kunna bli föremål för effektiva, proportionella och avskräckande påföljder eller åtgärder.

#### *Artikel 7*

#### Domstols behörighet

1. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fastställa sin behörighet i enlighet med internationell rätt med avseende på sådana brott som avses i artiklarna 2 och 3 och som har begåtts
  - a) helt eller delvis inom medlemsstatens territorium,
  - b) inom dess exklusiva ekonomiska zon eller inom en motsvarande zon som fastställts i enlighet med internationell rätt,
  - c) ombord på ett fartyg som för dess flagg,

- d) av en av dess medborgare om brottet är straffbart enligt strafflagstiftningen där det begicks eller om den plats där det begicks inte faller under någon territoriell behörighet, eller
  - e) till förmån för en juridisk person som har ett huvudkontor på dess territorium,
  - f) utanför dess territorium men har förorsakat eller kan komma att förorsaka föroreningar inom dess territorium eller dess ekonomiska zon, och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler,
  - g) på det fria havet och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler.
2. Varje medlemsstat får besluta att den inte skall tillämpa eller att den endast i särskilda fall eller under särskilda omständigheter skall tillämpa bestämmelsen om domstols behörighet i
    - a) punkt 1 d,
    - b) punkt 1 e.
  3. Medlemsstaterna skall informera rådets generalsekretariat om de beslutar att tillämpa punkt 2, i förekommande fall med angivande av de särskilda fall eller omständigheter då beslutet skall gälla.
  4. När fler än en medlemsstat har behörighet skall de berörda medlemsstaterna vinnlägga sig om att samordna sina åtgärder på lämpligt sätt, i synnerhet vad gäller villkoren för lagföring och förfarandena för ömsesidig rättslig hjälp.
  5. Hänsyn bör tas till följande relevanta omständigheter:
    - a) Den medlemsstat på vars territorium, inom vars exklusiva ekonomiska zon eller motsvarande zon brottet har begåtts.
    - b) Den medlemsstat på vars territorium, inom vars exklusiva ekonomiska zon eller motsvarande zon följderna av brottet visar sig.

- c) Den medlemsstat på vars territorium, inom vars exklusiva ekonomiska zon eller motsvarande zon det fartyg från vilket brottet har begåtts befinner sig i transitpassage.
  - d) Den medlemsstat där gärningsmannen är medborgare eller fast bosatt.
  - e) Den medlemsstat på vars territorium den juridiska person för vars räkning brottet har begåtts har sitt huvudkontor.
  - f) Den medlemsstat som är flaggstat för det fartyg från vilket brottet har begåtts.
6. Vid tillämpningen av denna artikel omfattar ett territorium det område som avses i artikel 3.1 a och 3.1 b i direktiv 2004/.../EG.

#### *Artikel 8*

##### Spridning av information

1. Om en medlemsstat underrättas om att ett av de brott som avses i artikel 2 har begåtts eller riskerar att begås och detta förorsakar eller kan komma att förorsaka överhängande föroreningar skall medlemsstaten omedelbart underrätta de andra medlemsstater som kan drabbas av dessa skador och kommissionen.
2. Om en medlemsstat underrättas om att ett av de brott som avses i artikel 2 har begåtts eller riskerar att begås och detta sannolikt faller under en av medlemsstaternas behörighet skall medlemsstaten omedelbart underrätta den sistnämnda medlemsstaten.
3. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta flaggstaten eller varje annan berörd medlemsstat om de åtgärder som vidtagits enligt detta rambeslut, särskilt artikel 7.

#### *Artikel 9*

##### Kontaktpunkter

1. Varje medlemsstat skall utse befintliga kontaktpunkter eller vid behov upprätta nya kontaktpunkter, i synnerhet för utbyte av information enligt artikel 8.

2. Varje medlemsstat skall underrätta kommissionen om vilken eller vilka myndigheter som fungerar som kontaktpunkt enligt punkt 1. Kommissionen skall underrätta övriga medlemsstater om dessa kontaktpunkter.

*Artikel 10*

Territoriellt tillämpningsområde

Det territoriella tillämpningsområdet för detta rambeslut är det som gäller för direktiv 2004/.../EG.

*Artikel 11*

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall senast [...] <sup>1</sup> vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i detta rambeslut.
2. Senast samma dag skall medlemsstaterna till rådets generalsekretariat och till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser genom vilka skyldigheterna enligt detta rambeslut införlivas med deras nationella lagstiftning. På grundval av denna information och en skriftlig rapport från kommissionen skall rådet senast [...] <sup>2</sup> bedöma i vilken utsträckning medlemsstaterna har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i detta rambeslut.
3. Fem år efter det datum som avses i punkt 1 skall kommissionen på grundval av information från medlemsstaterna om den praktiska tillämpningen av bestämmelserna för att genomföra detta rambeslut förelägga rådet en rapport och lägga fram de förslag den anser lämpliga, vilket får inbegripa förslag om att medlemsstaterna när det gäller brott som har begåtts på deras

<sup>1</sup> 18 månader efter antagandet av rambeslutet.

<sup>2</sup> 24 månader efter det datum som anges i artikel 11.1.

territorialvatten eller inom deras exklusiva ekonomiska zon eller en motsvarande zon inte skall betrakta ett fartyg som för en annan medlemsstats flagg som ett utländskt fartyg i den mening som avses i artikel 230 i FN:s havsrättskonvention.

*Artikel 12*  
Ikraftträdande

Detta rambeslut träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar  
Ordförande

**UTTALANDEN****1. Uttalande från rådet om möjligheten att se över Marpolkonventionen**

Rådet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheten att inleda ett initiativ inom ramen för IMO för att få till stånd en översyn av Marpolkonventionen, närmare bestämt av bilagorna om regler till förhindrande av förorening genom olja och genom skadliga flytande ämnen, och minska räckvidden för undantag från förbud mot att släppa ut dessa produkter i havet, på grundval av den senaste EG- och EU-lagstiftningen om föroreningar orsakade av fartyg, samt att rapportera till rådet under 2006.

**2. Uttalande från rådet och kommissionen om anpassning av artikel 2 i rambeslutet till den slutliga versionen av artiklarna 4 och 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser**

Rådet och Europeiska kommissionen, som erkänner att utkastet till rambeslut utgör en komplettering och att dess bestämmelser måste anpassas till bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, samtycker till att artikel 2 anpassas till den slutliga versionen av artiklarna 4 och 5 i det direktivet.

**3. Uttalande från kommissionen om artikel 11.3**

När kommissionen utarbetar sin rapport till rådet i enlighet med artikel 11.3, avser den att bedöma den ekonomiska verkan av de åtgärder den eventuellt föreslår såväl som deras inverkan på kampen mot förorening av havet.



## BILAGA 4

## Europaparlamentets lagstiftningsresolution

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om föreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser

**Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om föreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (11964/3/2004 – C6-0157/2004 – 2003/0037(COD))**

*(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)*

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (11964/3/2004 – C6-0157/2004),
- med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet<sup>(1)</sup>, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2003)0092)<sup>(2)</sup>,
- med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
- med beaktande av artikel 62 i arbetsordningen,
- med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism (A6-0015/2005).

1. Europaparlamentet godkänner den gemensamma ståndpunkten såsom ändrad av parlamentet.
2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

**Rådets gemensamma ståndpunkt**

**Parlamentets ändringar**

**Ändring 25**

**Skäl 5**

(5) Det är därför av avgörande betydelse att det görs en tillnärmning av befintliga rättsliga bestämmelser, särskilt avseende *å ena sidan* den exakta definitionen av överträdelser i fråga och undantagen, *vilket behandlas i detta direktiv*, och *å andra sidan* minimibestämmelser för sanktioner, ansvar och domsrätt, *vilket behandlas i rådets rambeslut 2004/.../RIF av den ... om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för upprätthållande av lagen mot föreningar orsakade av fartyg*.

(5) Det är därför av avgörande betydelse att det, *med hjälp av lämpliga rättsinstrument*, görs en tillnärmning av befintliga rättsliga bestämmelser, särskilt avseende den exakta definitionen av överträdelser i fråga och undantagen och minimibestämmelser för sanktioner, ansvar och domsrätt.

**Ändring 26**

**Skäl 6**

(6) *Syftet med detta direktiv är bland annat att definiera utsläpp och därigenom se till att genomförandet av rambeslut 2004/.../RIF blir effektivare så att sådana överträdelser kan förhindras*.

(6) Detta direktiv *kommer att kompletteras med detaljerade regler om brott och sanktioner samt andra bestämmelser i enlighet med rådets rambeslut 2005/.../RIF av den ... om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föreningar orsakade av fartyg*.

**Ändring 27****Skäl 8**

(8) Utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg bör betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet.

(8) Utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg bör betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. *Dessa överträdelser kommer att räknas som brott enligt rådets rambeslut 2005/.../RIF, som kompletterar direktivet, under de omständigheter som anges i detta rambeslut.*

**Ändring 28****Skäl 10**

(10) Ett effektivt närmare samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att utsläpp av förorenande ämnen från fartyg upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras.

(10) Ett effektivt närmare samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att utsläpp av förorenande ämnen från fartyg upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras. *Av denna anledning har Europeiska sjösäkerhetsbyrån en nyckelroll när det gäller att samarbeta med medlemsstaterna för att utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av detta direktiv samt när det gäller stöd vid utförandet av uppgifter som tilldelas kommissionen för att detta direktiv skall genomföras på ett effektivt sätt.*

**Ändring 29****Skäl 10a (nytt)**

*(10a) För att på ett bättre sätt kunna förebygga och bekämpa föroreningar till havs bör det skapas synergieffekter mellan tillsynsmyndigheterna, exempelvis de nationella kustbevakningarna. I detta sammanhang bör kommissionen göra en genomförbarhetsstudie om en europeisk kustbevakning med uppgift att förebygga och reagera på föroreningar, varvid kostnader och nytta bör tydliggöras. Om så är lämpligt bör denna studie följas av ett förslag om en europeisk kustbevakning.*

**Ändring 30****Skäl 11a (nytt)**

*(11a) Säkerställandet av efterlevnaden av*

*direktiv 2000/59/EG utgör, tillsammans med det här direktivet, ett nyckelinstrument för vidtagandet av åtgärder för att förebygga föroreningar orsakade av fartyg.*

*I Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81). Direktivet ändrat genom direktiv 2002/84 (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).*

### Ändring 31

#### Skäl 13

(13) Detta direktiv står helt i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(13) Detta direktiv står helt i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. *Varje person som misstänks för att ha begått en överträdelse måste garanteras en rättvis och opartisk utfrågning, och sanktionerna måste vara proportionerliga .*

### Ändring 32

#### Artikel 1, punkt 1

1. Syftet med detta direktiv är att se till att de personer som är ansvariga för *föroreningar orsakade av fartyg* omfattas av lämpliga sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar orsakade av fartyg.

1. Syftet med detta direktiv är att *i gemenslagslagstiftningen införliva de internationella normer för föroreningar orsakade av fartyg och* se till att de personer som är ansvariga för *olagliga utsläpp* omfattas av lämpliga sanktioner *i enlighet med vad som avses i artikel 8* för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar orsakade av fartyg.

### Ändring 33

#### Artikel 4

Medlemsstaterna skall se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet.

Medlemsstaterna skall se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. *Dessa överträdelser kommer att räknas som brott enligt rådets*

*rambeslut 2005/.../RIF, som kompletterar direktivet, under de omständigheter som anges i detta rambeslut.*

### Ändring 34

#### Artikel 5, punkt 1

1. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i **regel 11 a eller 11 c** i bilaga I eller **regel 6 a eller 6 c** i bilaga II till MARPOL 73/78.

1. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i **regel 9, 10, 11 a eller 11 c** i bilaga I eller **regel 5, 6 a eller 6 c** i bilaga II till MARPOL 73/78.

### Ändring 9

#### Artikel 5, punkt 3

**3. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i regel 9 eller 10 i bilaga I eller regel 5 i bilaga II till MARPOL 73/78.**

*utgår*

### Ändring 10

#### Artikel 7, punkt 1, led a

a) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i en annan medlemsstat, skall de berörda medlemsstaterna vid den inspektion som avses i artikel 6.1 och vid besluten om vilka **förvaltningsåtgärder** som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp ha ett nära samarbete,

a) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i en annan medlemsstat, skall de berörda medlemsstaterna vid den inspektion som avses i artikel 6.1 och vid besluten om vilka **åtgärder** som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp ha ett nära samarbete,

### Ändring 35

#### Artikel 10, inledningen

För att uppnå syftet med detta direktiv skall medlemsstaterna och kommissionen vid behov 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

**I.** För att uppnå syftet med detta direktiv skall medlemsstaterna och kommissionen vid behov 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, **och där så är lämpligt till genomförandet av direktiv 2000/59/EG**, för att

### Ändring 36

**Artikel 10, punkt 1a (ny)**

*1a. I överensstämmelse med de uppgifter som definierats i förordning (EG) nr 1406/20021 skall Europeiska sjösäkerhetsbyrån*

*– samarbeta med medlemsstaterna för att utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av detta direktiv, exempelvis i fråga om åtgärder som att spåra olagliga utsläpp med hjälp av satellitövervakning och bevakning,*

*– ge stöd åt kommissionen vid genomförandet av detta direktiv, bland annat där så är lämpligt genom besök i medlemsstaterna i överensstämmelse med artikel 3 i förordning (EG) nr 1406/2002.*

*I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s.1).*

**Ändring 37****Artikel 10a (ny)**

*Artikel 10a*

*Genomförbarhetsstudie*

*För att på ett bättre sätt kunna förebygga och bekämpa föroreningar till havs bör det skapas synergieffekter mellan tillsynsmyndigheterna, exempelvis de nationella kustbevakningarna. I detta sammanhang skall kommissionen senast i slutet av 2006 för Europaparlamentet och rådet lägga fram en genomförbarhetsstudie om en europeisk kustbevakning med uppgift att förebygga och reagera på föroreningar, varvid kostnader och nytta skall tydliggöras.*

**Ändring 17****Artikel 11**

Medlemsstaterna skall vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de behöriga myndigheternas tillämpning av detta direktiv. Kommissionen skall med utgångspunkt i dessa rapporter lämna en

Medlemsstaterna skall vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de behöriga myndigheternas tillämpning av detta direktiv. Kommissionen skall med utgångspunkt i dessa rapporter lämna en

gemenskapsrapport till Europaparlamentet och rådet.

gemenskapsrapport till Europaparlamentet och rådet. *I rapporten skall kommissionen bland annat bedöma om det är önskvärt att se över eller utvidga tillämpningsområdet för detta direktiv. Kommissionen skall dessutom redovisa den rättspraxis som har utvecklats på området i de olika medlemsstaterna och överväga möjligheten att upprätta en offentlig databank för denna rättspraxis.*