



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005
KOM(2005) 589 endelig

2005/0239 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og
trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1514}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

I over ti år har EU vist politisk vilje til at styrke sikkerheden til søs. Konkret har målene for denne politik været at gøre skibene sikrere, redde menneskeliv på søen og beskytte havmiljøet. Helt kan ulykkesrisikoen dog aldrig elimineres, uanset hvor store anstrengelser alle søtransportkædens aktører gør sig. Dertil kommer, at følgerne af skibskatastrofer i mange tilfælde ikke blot berører det forliste skib og dets besætning, men hele erhvervsaktiviteten på den berørte kyst. Hvor det før var søfolk alene, der frygtede skibsforlis, er det nu en national eller endda international forureningskatastrofe, der er grund til at frygte. Derfor måtte forebyggelsesindsatsen i EF's politik for sikkerhed til søs suppleres med en fællesskabsindsats for operationel håndtering af risikoen ved skibstransport.

Det var med dette i tankerne, Kommissionen fremlagde den tekst, der blev til direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Direktivet kombinerer alle de værktøjer til skibstrafikovervågning, der i dag står til rådighed, og organiserer udnyttelsen af dem. Det igangsætter en bevægelse hen imod ibrugtagning af nye værktøjer og samordning mellem de nationale myndigheder for at sætte medlemsstaterne bedre i stand til at forebygge og reagere på farlige situationer.

Hvis foranstaltningerne i direktiv 2002/59/EF fortsat skal virke effektivt, må søfartens operationelle og tekniske udvikling følges nøje og tilpasninger foretages, ikke mindst inden for identifikationssystemer og skibsovervågning samt satellitbaseret teknologi.

Dette er sammen med de mange drøftelser om disse emner, Kommissionen har ført med medlemsstaterne, baggrunden for at det synes nødvendigt at ændre visse af bestemmelserne i direktiv 2002/59/EF. Det gælder her især om at tage hensyn til de gode resultater, der er opnået med nye tekniske indretninger som f.eks. automatiske identifikationssystemer på skibene, og om at sikre sammenhængen mellem politikken i de enkelte lande, f.eks. hvad angår planer for modtagelse af nødstedte skibe i nødområder.

- **Generel baggrund**

Fristen for gennemførelse af nationale foranstaltninger i medfør af direktiv 2002/59/EF udløb i juni 2002, og fordi dets bestemmelser er så særlig vigtige, har medlemsstaterne og Kommissionen samarbejdet om at sørge for en hurtig gennemførelse i praksis.

Hvad angår nødområdeplanerne, jf. direktivets artikel 20, har Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed gennemført besøgs-kampagner og holdt møder, der har gjort det muligt at komme frem til fælles kriterier og principper, som er en forudsætning for en ensartet gennemførelse af direktivet. Forslaget om at gøre det obligatorisk for fiskeskibe over 15 meter at have et AIS-

system (automatisk identifikationssystem) installeret ombord er tilsvarende fremkaldt af det store antal kollisioner med fiskeskibe, som tydeligvis ikke var blevet opdaget af handelsskibene. Denne foranstaltning tager hensyn til arbejdet i Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, som i flere år er gået ind for det princip, at handelsskibe bør være udstyret med AIS-systemer (såkaldte klasse A-systemer) for at mindske antallet af ulykker.

Derudover tager forslaget hensyn til den igangværende udvikling i den fælles fiskeripolitik, hvor der er tale om at udvikle positionsbestemmelses- og kommunikations-systemer til støtte for kontrollen med fiskerflåderne. Det bør i et samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen og med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed undersøges, om AIS-funktionerne kan kombineres med systemerne for kontrol med fiskeriet, bl.a. for at undgå at installere flere systemer om bord end højst nødvendigt. Under dette arbejde må målene for hvert af disse systemer og de krav, de hver især skal opfylde, ikke mistes af syne; det gælder særlig AIS-udstyrets kollisionsforebyggende funktion og nødvendigheden af, at transmissionen af fiskerikontroldata kan foregå med sikkerhed for, at dataintegritets- og fortrolighedskravene overholdes.

Når de berørte medlemsstater derudover indfører systemer for underretning af de søfarende om isforholdene og deres betydning for besejlingsvilkårene, burde forebyggelsen af havarier i dette særlig barske miljø blive yderligere styrket.

Endelig har medlemsstaterne og Kommissionen i medfør af direktiv 2002/59/EF, allerede fra 2002 iværksat et projekt for etablering af en platform for udveksling af data mellem EU's søfartsmyndigheder, SafeSeaNet. Dette system, som Søfartsagenturet har forvaltet siden oktober 2004, skal nu udtrykkelig slås fast som referencesystem i Fællesskabet for at sikre, at alle dets muligheder udnyttes, og at retssikkerhedshensynet varetages.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Styrket overvågning af skibstrafikken med værktøjet SafeSeaNet, foranstaltningerne til støtte for issejls og strammere regler for modtagelse af nødstedte skibe i nødområder får umiddelbart virkning for miljøet, i og med at risikoen for havarier med påfølgende forurening mindskes, og at myndighedernes operationelle indgreb, hvis der alligevel sker eller opstår en akut risiko for en forurening, bliver forbedret.

Derudover får reglerne positive økonomiske virkninger på grund af den mindskede risiko for ulykker og forurening. På det sociale område vil installationen af AIS i fiskeskibe mindske risikoen for ulykker og tab af menneskeliv i fiskeriet.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen foretog i maj 2004 og derefter i februar 2005 en todelt serie af møder og høringer af medlemsstaternes repræsentanter og søfartserhvervene på grundlag af en detaljeret liste over spørgsmål om de påtænkte ændringer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Høringerne og konsekvensanalyserne har bekræftet, at der er behov for at ændre direktiv 2002/59/EF med det formål at præcisere og detaljere rammen for gennemførelse af direktivteksten. Kommissionen er navnlig blevet opfordret til at tage hensyn til udviklingen i de internationale regler og til de fremskridt, der er gjort på fællesskabsplan. Derudover har de hørte parter ønsket nye foranstaltninger for sejladsikkerheden, som f.eks. rammeregler for forholdsreglerne i forbindelse med issejlads.

Hvad angår installation af AIS i fiskeskibe, viste de nationale myndigheder sig interesserede i de positive virkninger AIS i fiskeskibe kunne få for sejladsikkerheden. Derimod var de forbeholdne over for foranstaltningens anvendelsesområde, særlig spørgsmålet om, hvilke kategorier af skibe der skulle være omfattet. Kommissionen lagde ud med, at AIS skulle installeres i fiskeskibe over 12 meter, hvad der i forslaget er blevet til 15 meter, især for at tage hensyn til de tærskler, der anvendes i den fælles fiskeripolitik.

Specielt om nødområdespørgsmålet organiserede Kommissionen med hjælp fra Søfartsagenturet tre møder med medlemsstaterne og en række opklaringsrejser til de nationale myndigheder. Denne indsats har vist, at det ville være nyttigt at tydeliggøre, hvilke pligter der gælder i spørgsmålet om nødområder. Søfartserhvervene slog kraftigt på, at der var behov for bedre operationsprocedurer, der ville muliggøre en effektiv reaktion på den situation, nødstedte skibe befinder sig i, og på, at spørgsmålene om garantier for eventuelle økonomiske skader foranlediget af modtagelsen af skibene måtte løses.

• Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Sikkerhed til søs, skibstrafikovervågning, kollisionsforebyggende foranstaltninger, issejlads.

Anvendt metode

For dette område er Kommissionens forslag udarbejdet på grundlag af:

- en teknisk analyse udarbejdet efter arbejdet i de to ekspertgrupper og den workshop, Kommissionen og Søfartsagenturet arrangerede under udviklingen af SafeSeaNet-systemet;
- en undersøgelsesrapport om erstatningsansvar i forbindelse med modtagelse af skibe i nødområder, som Søfartsagenturet bestilte hos Oslos universitet efter anmodning fra Kommissionen.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

- Arbejdet i Europa-Parlamentets midlertidige udvalg om skærpelse af sikkerheden til søs, der blev nedsat efter olietankskibet Prestiges forlis i 2002 ("MARE"-udvalgets konklusioner).
- Resultaterne af den evaluering af nødområderne, som Kommissionen med bistand fra Søfartsagenturet foretog hos de nationale myndigheder.
- Arbejder i IMO (især denne organisations resolutioner om nødområdespørgsmålet).

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Ifølge de indhentede udtalelser berettiges direktivændringerne af følgende problemer:

Direktivet afspejler ikke i tilstrækkelig grad den teknologiske udvikling, siden det blev vedtaget. Siden direktivets iværksættelse er systemspecifikationen, den detaljerede ansvarsfordeling i medlemsstaterne og de tekniske metoder for dataudveksling gennem nettet blevet fastlagt, men ikke indarbejdet i det gældende direktiv.

Fiskerierhvervet er en af de farligste beskæftigelser i søfarten, hvad der fremgår af det store antal ulykker der rammer dette fag. En af hovedårsagerne til sammenstød med andre skibe er, at det er for svært for navnlig krydsende handelsskibe at opdage og identificere fiskerbådene.

Direktiv 2002/59/EF indførte bestemmelser om, at medlemsstaterne skulle udarbejde planer for modtagelse af nødstedte skibe i nødområder. Erfaringerne med gennemførelsen af direktivet har vist, at der er forskelle mellem medlemsstaternes forståelse og gennemførelse af dette krav, med hensyn til hvad planerne skal indeholde, og hvilke opgaver de berørte myndigheder har ansvar for. Disse spørgsmål bør afklares ved en tydeliggørelse og præcisering af de gældende bestemmelser.

I dele af EU, især i Østersøen, dækkes havet af is i flere måneder hver vinter. Det giver øget risiko for havarier og forurening, som kan få katastrofale miljøfølger. Den tendens til varigt stigende trafik med olieprodukter, som i nogle år har kunnet konstateres i Østersøen, gør det nødvendigt at skærpe beskyttelsen og overvågningen.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

De indsamlede data og detaljerede konklusioner fremgår af konsekvensanalyse i vedlagte dokument, SEC ../., som resumeres i det følgende:

- **Konsekvensanalyse**

Mulighed 1 - Intet gøre i øjeblikket: Denne mulighed ville lade grundlæggende forskelle i fortolkningen af visse direktivbestemmelser bestå, særlig når det gælder omfanget af medlemsstaternes forpligtelser til at udpege nødområder.

Mulighed 2 - Overlade det til medlemsstaterne at handle gennem regionale samarbejdsorganer (f.eks. Helcom for Østersøen eller Bonn-aftalen for Nordsøen). Det ville betyde, at man opgav princippet om en ensartet anvendelse af direktivet i EU's forskellige havområder. Denne løsning ville i øvrigt for visse bestemmelser vedkommende medføre betydelig forskelsbehandling mellem skibe uden gyldig grund.

Mulighed 3 - Omarbejde direktivet fra bunden under hensyntagen til arbejdet for at indføre det fælles system for udveksling af oplysninger om sikkerhed til søs, SafeSeaNet, og idet visse indberetningsbudskaber slås sammen. I betragtning af, hvordan det går med at gennemføre direktiv 2002/59/EF, og af holdningen hos et flertal af medlemsstaterne synes tiden ikke moden til en sådan omarbejdning.

Mulighed 4 - Gennemføre en målrettet ændring af direktivet.

Efter en nøje analyse af situationen og af virkningerne af de foreslåede foranstaltninger, herunder ikke mindst det presserende behov for at harmonisere procedurene vedrørende nødområder mellem medlemsstaterne, forekommer en målrettet ændring af direktiv 2002/59/EF er det bedst egnede middel til at sikre en fornuftig gennemførelse af teksten.

Denne konsekvensanalyse indgår i Kommissionen lovgivnings- og arbejdsprogram; den kan ses på Kommissionens websted:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) **FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER**

- **Resumé af forslaget**

Formålet med denne ændring er:

- at indføje supplerende foranstaltninger i bestemmelserne i direktiv 2002/59/EF for at yde bedre beskyttelse af søfartens sikkerhed og af miljøet;
- at harmonisere udarbejdelsen af nødområdeplanerne for at sikre, at de anvendes ensartet i de forskellige medlemsstater og dermed bedre forebygger alvorlige forureningsulykker. Det drejer sig nærmere bestemt om at tydeliggøre reglerne for anvendelse af disse principper;

- at indføje i direktivet de principper, der blev fastlagt under medlemsstaternes og Kommissionens fælles arbejde for at indføre udvekslingssystemet for søfartsdata, SafeSeaNet. På den ene side skal der fastlægges principper for en systematisk udveksling på fællesskabsplan af oplysninger om sikkerhed til søs gennem SafeSeaNet-systemet, og på den anden side skal medlemsstaterne samarbejde om systemets videre udvikling. I denne forbindelse skal alle nationale systemer være kompatible med SafeSeaNet, og alle oplysninger af fælles interesse skal præsenteres i en harmoniseret form;
- at forberede Fællesskabets juridiske rammer for fremtidige teknologiske udviklinger, først og fremmest på rumfartens område, hvor der f.eks. kan blive tale om radiobøjebaseret skibsovervågning, billeddannelsessystemer og Galileo. Udviklingen skal gøre det muligt at udvide overvågningen af søtrafikken i europæiske farvande, og især at skabe bedre dækning af det åbne hav.

• Retsgrundlag

Traktatens artikel 80, stk. 2.

• Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

- Foranstaltningen sigter mod at styrke overvågningssystemet for skibsfarten i Fællesskabet. Det gælder om at sørge for at bestemmelserne kræver et snævert samarbejde om informationsudveksling, især vedrørende de transporterede varer, og om forvaltningen af nødområderne.
- Utilstrækkelig samordning og fragmenteret forvaltning af oplysninger om skibene øger risikoen for havarier og forurening. Desuden ville en fortsat uensartet gennemførelse af nødområdereglerne gøre det vanskeligere at redde menneskeliv på søen og at beskytte miljøet.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en EF-indsats, og det af følgende årsager:

- De foreslåede foranstaltninger skal gøre det muligt for medlemsstaterne at få et reelt kendskab til de skibe, der sejler i deres farvande, og dermed blive bedre i stand til om nødvendigt at forebygge de potentielle risici. I denne forbindelse vil bedre informationsudveksling kunne højne kvaliteten og lette behandlingen af de indsamlede oplysninger.
- Gennemførelse af nødområdeplanerne vil bidrage væsentligt til at forbedre de nuværende vilkår for sikkerheden til søs i EU.
- Færre kollisioner med fiskerfartøjer, som efter de gældende regler ikke skal have AIS-systemer monteret, betyder bedre beskyttelse af fiskerne.

- De nye harmoniserede regler om vintersejlad i Østersøen er nødvendige for at mindske den alt for store ulykkesrisiko i dette område.
- Endelig vil bedre informationsudveksling om farlige stoffer, som transporteres i skibe, gøre det muligt for alle medlemsstater at forbedre deres evne til at forudse og forebygge farene.

Subsidiaritetsprincippet overholdes, i og med at forslaget er et supplement til eksisterende EF-regler med det formål at sikre en ensartet anvendelse.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

- Da forslaget blot præciserer og detaljerer gældende bestemmelser, er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. I denne forbindelse har medlemsstaterne allerede i alt væsentligt iværksat de midler og udgifter, der er nødvendige for at gennemføre bestemmelserne i direktiv 2002/59/EF eller de internationale instrumenter, de selv har godkendt i IMO.
- Forslaget medfører kun begrænsede økonomiske og/eller administrative byrder for erhvervslivet (f.eks. bliver visse tilpasninger nødvendige for visse skibe, der sejler i Østersøen om vinteren). I de nationale forvaltninger, er den nødvendige infrastruktur til iværksættelse af de nye foranstaltninger allerede til stede (eller burde være det) på grundlag af de gældende bestemmelser.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået middel: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

- forslaget går ud på at ændre et gældende direktiv.

4) **BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5) **YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Der bliver eller har været en overgangsperiode i forbindelse med forslaget.

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om revision.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og bør derfor udvides til også at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

af [...]

om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med vedtagelsen af direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF⁵ fik Den Europæiske Union flere midler til at forebygge trusler mod sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelsen af havmiljøet.
- (2) Efter dette direktiv bør medlemsstaterne som kyststater kunne udveksle de oplysninger, de kommer i besiddelse af under overvågning af søtrafikken i det område, hvor de har kompetence. Fællesskabets informationsudvekslingssystem SafeSeaNet, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne, omfatter dels et net til udveksling af data, dels standarder for de vigtigste oplysninger om skibe og laster (forudgående anmeldelser og indberetninger). Med dette system er det således muligt at finde frem til nøjagtige og aktuelle oplysninger ved kilden om, hvilke skibe der befinder sig i de europæiske farvande, om deres bevægelser og om deres farlige

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

eller forurenende laster, samt om ulykker til søs og at sende oplysningerne til andre myndigheder.

- (3) For at sikre, at de således indsamlede oplysninger udnyttes operationelt, er det vigtigt, at den infrastruktur, der er nødvendig for at modtage og udveksle de i dette direktiv omhandlede oplysninger, og som de nationale myndigheder har tilvejebragt, integreres i det fælles informationsudvekslingssystem SafeSeaNet.
- (4) Blandt de oplysninger, der fremsendes og udveksles i medfør af direktiv 2002/59/EF, er oplysninger om de nøjagtige egenskaber ved farlige eller forurenende varer, der transporteres til søs, særlig vigtige. Derfor er det i betragtning af den senere tids søulykker nødvendigt at give kystmyndighederne lettere adgang til oplysninger om egenskaberne ved kulbrinter, der transporteres ad søvejen, idet sådanne oplysninger er en afgørende faktor for valget af de bedst egnede bekæmpelsesmetoder, og i nødstilfælde angivet med en direkte forbindelse til operatørerne, der har det bedste kendskab til de transporterede produkter.
- (5) Det udstyr til automatisk identifikation af skibe (AIS: Automatic Identification System), der omhandles i SOLAS-konventionen, kan ikke blot forbedre mulighederne for at overvåge af disse skibe, men navnlig at øge deres sikkerhed i tæt trafik. Det er derfor blevet integreret i den dispositive del af direktiv 2002/59/EF. På grund af det store antal fiskerfartøjer, der er impliceret i kollisioner, hvor det er tydeligt, at handelsskibene ikke har opdaget dem, eller at de ikke har opdaget handelsskibene omkring sig, har det stor betydning, at denne foranstaltning udvides til at omfatte fiskerfartøjer på over 15 meter.
- (6) Det bør undersøges, hvilket samspil der kan opnås mellem AIS og de systemer for positionsbestemmelse og kommunikation, der benyttes i forbindelse med den fælles fiskeripolitik, f.eks. det satellitbaserede fartøjsovervågningssystem (FOS). Undersøgelsen af mulighederne for at integrere de to systemer bør tage hensyn til de behov og krav, der stilles af hensyn til kontrollen med fiskeriflåderne, særligt for så vidt angår de transmitterede datas sikkerhed og fortrolighed.
- (7) Efter artikel 16 i direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger over for skibe, der kan frembyde fare på grund af deres adfærd eller tilstand. Det er derfor ønskværdigt på listen at medtage skibe, der ikke har tilstrækkelig forsikringsdækning eller finansiel sikkerhed, samt skibe, som lodser eller havnemyndigheder har anmeldt på grund af fejl eller mangler, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.
- (8) I overensstemmelse med artikel 18 i direktiv 2002/59/EF, der handler om farer på grund af usædvanligt ugunstige vejrforhold, forekommer det nødvendigt at tage hensyn til den fare, islæg udgør for søfarten. Når en kompetent myndighed, som en medlemsstat har udpeget, på grundlag af isvarsler fra en kvalificeret informationstjeneste vurderer, at sejladsforholdene indebærer alvorlig fare for menneskeliv eller for forurening, bør den derfor underrette skibsførerne på skibe, der befinder sig inden for myndighedens kompetenceområde eller ønsker at anløbe eller forlade havne i området. I denne forbindelse bør myndigheden kunne træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre menneskeliv på søen og beskytte miljøet.

- (9) Efter artikel 20 i direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne for at mindske følgerne af søulykker udarbejde planer, der gør det muligt at modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på de bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det.
- (10) På baggrund af IMO's retningslinjer for nødområder, som er vedtaget senere end direktiv 2002/59/EF, og i lyset af det arbejde, som Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og medlemsstaterne har udført i fællesskab, forekommer det nødvendigt at præcisere det væsentligste indhold af nødområdeplanerne for at sikre en harmoniseret og effektiv iværksættelse af denne foranstaltning og tydeliggøre rækkevidden af medlemsstaternes pligter.
- (11) I tilfælde hvor der opstår en nødsituation på havet, dvs. en situation, der kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten, kan det vise sig nødvendigt at træffe en beslutning angående modtagelse af et nødstedt skib i et nødområde. Med dette formål bør den berørte myndighed forhåndsvurdere situationen ud fra oplysningerne i den gældende nødområdeplan.
- (12) Planerne for modtagelse af nødstedte skibe bør indeholde en præcis beskrivelse af beslutningsgangen i forbindelse med en alarm og med behandlingen af de pågældende situationer. Der bør være en klar beskrivelse af de berørte myndigheder og deres beføjelser samt af midlerne til at kommunikere mellem de berørte parter. De gældende procedurer bør sikre, at der træffes afgørelse hurtigt på grundlag af specifik maritim sagkundskab. Med henblik herpå bør den kompetente myndighed, der har ansvaret for at udpege et nødområde, der egner sig for et givet nødstedt skib, frembyde de nødvendige garantier for uafhængighed og kunne håndhæve sine afgørelser.
- (13) Derudover bør medlemsstaterne som led i udarbejdelsen af planerne registrere potentielle nødområder på kysten, for at den kompetente myndighed hurtigt og klart kan udpege de områder, der egner sig bedst til at modtage nødstedte skibe, når der indtræffer en ulykke eller hændelse på søen. En sådan oversigt bør indeholde alle relevante oplysninger, herunder særlig om fysiske, miljømæssige og økonomiske forhold i de anførte områder og om, hvilket udstyr og hvilke anlæg der findes på stedet, som kan hjælpe med at modtage nødstedte skibe eller bekæmpe følgerne af en ulykke eller forurening.
- (14) Det er vigtigt, at der på passende måde offentliggøres en fortegnelse over de myndigheder, der har ansvar for at beslutte, om et skib skal modtages i et nødområde, og over myndigheder med ansvar for at modtage og behandle alarmkald. Medlemsstaterne bør give Kommissionen en oversigten over potentielle nødområder. Det kan også være nyttigt for deltagere i søredningsaktioner og for myndighederne i nabolande, der kan blive berørt af en nødsituation på søen at have adgang til relevante oplysninger om planerne og nødområderne.
- (15) Modtagelsen af et skib i et nødområde, kan anrette betydelige skader på ting, personer og miljøet. Derfor bør de pågældende myndigheder, inden de træffer afgørelse, kunne kontrollere, om skibet er dækket af en forsikring eller anden finansiel sikkerhed, der gør det muligt at få passende erstatning for de omkostninger og skader, som modtagelsen i et nødområde medfører. Også når der ikke er tegnet forsikring eller stillet finansiel sikkerhed, bør myndighederne vurdere de faktorer og risici, der er forbundet med at modtage eller afvise at modtage skibet.

- (16) Foranstaltningerne til overvågning af søtrafikken og tilrettelæggelse af skibsruiter har særligt til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at få et reelt kendskab til de skibe, der besejler farvande under deres jurisdiktion, og dermed blive bedre i stand til om nødvendigt at træffe mere effektive foranstaltninger til at i mødegå de potentielle risici. I denne forbindelse vil bedre informationsudveksling kunne højne kvaliteten og lette behandlingen af de indsamlede oplysninger.
- (17) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF har medlemsstaterne og Kommissionen gjort store fremskridt med at harmonisere den elektroniske dataudveksling, især om transport af farlige og forurenende stoffer. Fællesskabets informationsudvekslingssystem SafeSeaNet, som har været under udvikling siden 2002, bør nu etableres som referencenet på fællesskabsplan.
- (18) Den teknologiske udvikling, ikke mindst inden for anvendelse af rumteknologi til f.eks. radiobøjebaseret skibsovervågning, billeddannelsessystemer og Galileo, gør det muligt i dag at overvåge søtrafikken længere til havs og opnå en bedre dækning af de europæiske farvande. Desuden drøfter Den Internationale Søfartsorganisation i denne tid, hvordan der kan udvikles langtrækkende trafikovervågningssystemer. Hvis sådanne redskaber skal integreres fuldstændigt i systemet for søtrafikovervågning i direktiv 2002/59/EF, må dette arbejde gøres til genstand for fuldt samarbejde inden for Fællesskabet.
- (19) For at sikre en optimal brug, der er harmoniseret på fællesskabsplan, af de oplysninger, der indsamles i medfør af dette direktiv eller andre retsakter om sikkerhed til søs, bør Kommissionen om nødvendigt kunne sikre behandles og bruge disse oplysninger og formidle dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.
- (20) Her har systemet Equasis vist, hvor vigtigt det er at fremme en søfartssikkerhedskultur, navnlig blandt søtransportoperatørerne. Kommissionen bør kunne bidrage til formidlingen, bl.a. gennem dette system, af alle de oplysninger af interesse for søfarten, som de forskellige offentlige og private organisationer, der arbejder med sikkerheds til søs, har indsamlet.
- (21) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)⁶ centraliserer arbejdsopgaverne i de udvalg, der er nedsat i henhold til fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs, om forebyggelse af forurening fra skibe og om leve- og arbejdsforhold om bord. Det nuværende udvalg bør derfor afløses af USS.
- (22) Der bør tillige tages hensyn til ændringerne i de relevante internationale instrumenter.
- (23) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning EF nr. 1406/2002⁷ bør tilvejebringe den fornødne bistand til en sammenhængende og effektiv iværksættelse af dette direktiv.

⁶ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

(24) Direktiv 2002/59/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 2002/59/EF ændres således:

- 1) I artikel 2, stk. 2, ændres den indledende sætning "Dette direktiv finder ikke anvendelse på:" til "Medmindre andet er bestemt, finder dette direktiv ikke anvendelse på:".
- 2) Artikel 3 ændres således:
 - a) Litra a) ændres således:
 - i) Ordene "'relevante internationale instrumenter':" ændres til "'relevante internationale instrumenter': de følgende instrumenter i den gældende affattelse".
 - ii) Følgende led tilføjes:
 - "IMO-resolution A.949 (23): Den Internationale Søfartsorganisations resolution 949 (23) 'Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance'
 - IMO-resolution A.950 (23): Den Internationale Søfartsorganisations resolution 950 (23) 'Maritime Assistance Services (MAS) "'.
 - b) Følgende indsættes som litra s), t) og u):
 - "s) 'SafeSeaNet': Fællesskabets informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen
 - t) 'rute fart': en række sejlads mellem de samme to eller flere havne, enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads
 - u) 'fiskerfartøj': et skib, der er udstyret eller anvendes erhvervsmæssigt til fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet."
- 3) Følgende indsættes som artikel 6a:

"Artikel 6a

Fiskerfartøjers brug af automatiske identifikationssystemer (AIS)

Fiskerfartøjer med en overalltlængde på over 15 meter, der sejler i farvande under en medlemsstats jurisdiktion, skal efter tidsplanen i bilag II, afsnit I, punkt 3, udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS), der opfylder IMO's krav til ydeevne."

- 4) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12
Afskiberens forpligtelser

Farligt eller forurenende gods må, uanset skibets størrelse, ikke overdrages til transport eller indskibes i en havn i en medlemsstat, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med følgende oplysninger:

- a) de i bilag I, punkt 2, nævnte oplysninger
- b) for de i bilag I til Marpol-konventionen nævnte stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, herunder om deres viskositet udtrykt i cSt ved 50°C og deres densitet ved 15°C
- c) numre til nødopkald af afskiberen eller en anden person eller et andet organ, der har oplysninger om de fysisk-kemiske kendetegn ved produkterne og om, hvilke skridt der bør tages i nødstilfælde.

Det påhviler afskiberen at forelægge denne erklæring for skibsføreren eller operatøren og at sikre, at den last, der overdrages til transport, er identisk med den, der er afgivet oplysninger om i henhold til første afsnit."

- 5) I artikel 16, stk. 1, indsættes følgende som litra d) og e):

- "d) skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af en forsikringsattest eller et certifikat for finansiel sikkerhed i henhold til direktiv XX/XXXX/EF [om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed];
- e) skibe, som en lods eller havnemyndighed har anmeldt for mangler, der kan forhindre sikker sejlads af dem eller frembyde en risiko for miljøet. "

- 6) Følgende indsættes som artikel 18a:

"Artikel 18a
Forholdsregler under farlige isforhold

1. Hvis de kompetente myndigheder, medlemsstaterne har udpeget, finder, at der på grund af isforholdene er alvorlig fare for menneskeliv på søen eller for beskyttelsen af deres eller andre staters søtransport- eller kystområder, gælder følgende:
 - a) Myndighederne giver de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter og isbryderassistance i det område, hvor de har kompetence, til førerne af skibe, der befinder sig i det område, hvor myndighederne har kompetence, eller ønsker at anløbe eller forlade en af deres havne.
 - b) Myndighederne kan forlange, at skibe, der befinder sig i det pågældende områder og ønsker at anløbe eller forlade en havn eller en terminal eller

at forlade et opankringsområde, har den modstandsdygtighed og kraft, issituationen i området kræver.

2. Foranstaltningerne i henhold til stk. 1 træffes med hensyn til oplysninger om isforholdene på grundlag af isvarsler og vejrudsigter fra en kvalificeret vejrtjeneste, som medlemsstaten har anerkendt."

- 7) I artikel 19, stk. 2, tilføjes følgende afsnit:

"Med henblik herpå sender de efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i artikel 12, til de kompetente nationale myndigheder."

- 8) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Modtagelse af nødstedte skibe i nødområder

1. Med forbehold af resultaterne af den situationsvurdering, der foretages på grundlag af den i artikel 20a omhandlede plan, sørger medlemsstaterne for, at nødstedte skibe modtages i et nødområde, der gør det muligt at begrænse den fare, deres situation udgør.
2. Før et nødstedt skib modtages i et nødområde, vurderer en uafhængig kompetent myndighed, som medlemsstaten har udpeget, situationen og træffer en beslutning.
3. De myndigheder, der er omhandlet i stk. 2, mødes regelmæssigt for at udveksle sagkundskab og forbedre foranstaltningerne i medfør af denne artikel. På foranledning af særlige omstændigheder kan de mødes når som helst på initiativ af en af myndighederne eller Kommissionen."

- 9) Følgende indsættes som artikel 20a:

"Artikel 20a

Planer for modtagelse af nødstedte skibe

1. Medlemsstaterne udarbejder planer for imødegåelse af de farer, der udgår fra nødstedte skibe i farvande under deres jurisdiktion.
2. Planerne udarbejdes efter høring af de berørte parter under hensyntagen til de relevante IMO-retningslinjer, jf. artikel 3, litra a), og skal mindst indeholde:
 - a) oplysning om, hvilken myndighed eller hvilke myndigheder der har ansvaret for at tage imod og behandle alarmkaldene
 - b) oplysning om, hvilken myndighed der har ansvaret for at vurdere situationen, udpege et egnet nødområde og træffe beslutning om modtagelse af nødstedte skibe i det udpegede nødområde

- c) en oversigt over potentielle nødområder med oplysninger, der gør det lettere hurtigt at foretage en vurdering og træffe afgørelse, herunder en beskrivelse af miljø- og samfunds faktorerne og naturforholdene i de potentielle områder, som kan komme under overvejelse.
 - d) oplysninger om procedurerne for vurdering med henblik på valg af et nødområde blandt de potentielle områder i oversigten
 - e) oplysninger om egnede midler og anlæg til assistance, redning og forureningsbekæmpelse
 - f) oplysninger om eventuelle gældende internationale samordnings- og beslutningsmekanismer
 - g) oplysning om gældende procedurer for finansiel sikkerhedsstillelse og erstatningsansvar for skibe, der modtages i et nødområde.
3. Medlemsstaterne offentliggør navnet på den i artikel 20, stk. 2, nævnte kompetente myndighed og en liste over kontaktpunkter, der er egnede til modtagelse og- behandling af alarmkald. De sender Kommissionen oversigten over potentielle nødområder. De sender desuden relevante oplysninger om planerne og nødområderne til de tilgrænsende medlemsstater.

Når de procedurer, der er omhandlet i planerne for modtagelse af nødstedte skibe, følges, sørger medlemsstaterne for, at alle relevante oplysninger om planerne og nødområderne stilles til rådighed for de parter, der er involveret i operationerne, herunder for bjærgnings- og bugseringsselskaber."

- 10) Følgende indsættes som artikel 20b:

"Artikel 20b

Finansiel sikkerhedsstillelse

- 1. Før et nødstedt skib modtages i et nødområde, kan medlemsstaten forlange, at skibets operatør, agent eller fører forelægger en forsikringsattest eller et certifikat for finansiel sikkerhed i betydningen i direktiv XX/XXXX/EF [om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed], som dækker hans erstatningsansvar for skader forårsaget af skibet.
- 2. Medlemsstaterne er ikke fritaget for forpligtelsen til at foretage en forudgående vurdering og træffe den beslutning, der er omhandlet i artikel 20, når der ikke foreligger en forsikringsattest eller et certifikat for finansiel sikkerhed."

- 11) Der indsættes følgende som artikel 22a:

"Artikel 22a

Det europæiske informationsudvekslingssystem på søfartsområdet, SafeSeaNet

1. Medlemsstaterne opretter informationsforvaltningssystemer på nationalt eller lokalt plan til behandling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger om søfarten.
 2. Kommunikationssystemer, der oprettes i medfør af stk. 1, skal muliggøre operationel udnyttelse af de indsamlede oplysninger og skal særligt opfylde kravene i artikel 14.
 3. For at sikre effektiv udveksling af de i dette direktiv nævnte oplysninger sørger medlemsstaterne for at de nationale eller lokale systemer til at modtage, behandle og opbevare disse oplysninger kan forbindes med Fællesskabets system til udveksling af søfartsoplysninger, SafeSeaNet.
- 12) Artikel 23 ændres således:
- a) Litra c) affattes således:

"c) udvidelse af dækningsområdet for overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet og/eller ajourføring af det med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under hensyntagen til informations- og kommunikationsteknologiens udvikling. Med dette formål samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen om, når der er behov for det, at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige skibrutesystemer, med henblik på at forelægge dem for IMO til godkendelse. I de relevante regionale eller internationale organer samarbejder de desuden om at udvikle langtrækkende systemer til overvågning af skibstrafikken og havet."
 - b) Følgende indsættes som litra e) og f):

"e) sammenkobling og interoperabilitet mellem nationale systemer til at forvalte oplysningerne nævnt i bilaget, samt udvikling og ajourføring af SafeSeaNet-systemet

f) undersøgelse af mulighederne og fastlæggelse af detaljerede regler for, hvordan de automatiske identifikationssystemer (AIS) kan integreres i de positionsbestemmelses- og kommunikationssystemer, der benyttes i den fælles fiskeripolitik."
- 13) Der indsættes følgende som artikel 23a:

"Artikel 23a

Behandling og forvaltning af oplysninger om sikkerhed til søs

1. Kommissionen sikrer i nødvendigt omfang behandling og brug af oplysninger, der indsamles i medfør af dette direktiv eller af offentlige eller private

organisationer som led i disse arbejder, og formidler dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.

2. Kommissionen bidrager i nødvendigt omfang til udviklingen og driften af systemer til indsamling og formidling af data om sikkerhed til søs, særligt gennem Equasis eller andre tilsvarende offentlige systemer."

14) Artikel 28 affattes således:

"Artikel 28

Udvalg

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 *."
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8 .

Fristen i afgørelse 1999/468/EF, artikel 5, stk. 6, fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

* EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1."

15) I bilag II, punkt I, indsættes følgende som nr. 3:

"3. Fiskerfartøjer

Fiskerfartøjer med en overalltlængde på over 15 meter, skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a efter følgende tidsplan:

- Fiskerfartøjer med en overalltlængde på eller over 24 meter og under 45 meter: senest den 1. januar 2008.
- Fiskerfartøjer med en overalltlængde på eller over 18 meter og under 24 meter: senest den 1. januar 2009.
- Fiskerfartøjer med en overalltlængde over 15 meter og under 18 meter: senest den 1. januar 2010."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [...] [*tolv måneder efter dets ikrafttræden*]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.
2. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juli 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet.

2. ABM/ABB-RAMME (AKTIVITETSBASERET BUDGETFORVALTNING OG BUDGETTERING)

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Sø- og flodtrafik, intermodalitet.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)): Ikke relevant

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed: Ikke relevant.

3.3. Budgetoplysninger (*indsæt om nødvendigt flere rækker*): Ikke relevant.

Budgetpost	Udgiftstype		Nye	EFTA-bidrag	Udgiftsområde i de finansielle overslag	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	Oblig./Ikke-oblig.	Opdelte ¹ / Ikke-opdelte ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr.
	Oblig./Ikke-oblig.	Opdelte/ Ikke-opdelte	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr.

¹ Opdelte bevillinger
² Ikke-opdelte bevillinger

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	Total
-------------	-------	--	------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------

Driftsudgifter³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter inden for referencebeløbet⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Andre administrative udgifter end udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

⁴ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

⁵ Udgifter inden for kapitel xx 0, der ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

Forslaget omfatter ikke medfinansiering fra medlemsstaternes side.

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne.
- Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne for indtægterne er som følger:

NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne på indtægterne anføres i et særskilt bilag.

mio. EUR (1 decimal)

Budget-post	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n]	Efter aktionens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Indtægter i faste priser		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

⁷ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Ingen virkninger for personaleudgifterne. Forvaltes af nuværende personale.

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. SÆRTRÆK OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Med direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 skal alle de i dag kendte redskaber til styring af søtrafikken og overvågning af skibene organiseres som en helhed.

Direktivet omfatter foranstaltninger, der forbedrer skibenes sikkerhed, redder menneskeliv til søs og beskytter havmiljøet, f.eks. indførelse af transpondere (AIS) og etablering af nødhavne.

For at få de foranstaltninger, der blev indført med direktiv 2002/59/EF, til at svare bedre til de driftsmæssige, juridiske og tekniske krav og med baggrund i samarbejdet med medlemsstaterne forekommer det nu nødvendigt at foretage visse tilpasninger.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Målet med ændringen af direktivet er hovedsagelig teknisk. På denne baggrund er forslaget sammensat af en række ganske konkrete foranstaltninger, som ikke ændrer den overordnede økonomi i direktiv 2002/59/EF, men supplerer dette og sikrer større effektivitet.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Forslaget til ændring af direktiv 2002/59/EF om et trafikovervågnings- og -informationssystem for skibsfarten omfatter følgende foranstaltninger (forventede resultater):

- Ved at etablere en klar og præcis juridisk ramme for nødområderne kan man sikre, at de myndigheder, der har ansvaret for at udpege et nødområde, identificeres klart og råder over de nødvendige midler til at træffe en afgørelse, herunder en præcis oversigt over potentielle nødområder langs kysten.
- Resultaterne af SafeSeaNet-projektet indarbejdes i direktiv 2002/59/EF. SafeSeaNet er et elektronisk net for udveksling af data om skibes bevægelser og farlige laster i Fællesskabets farvande.
- Der installeres automatiske identifikationssystemer (AIS) om bord på fiskeskibe på over 15 meter.

- Særlige bestemmelser giver kyststater mulighed for at tage skridt til at begrænse den fare, islæg udsætter skibsfarten for i nordlige områder af EU.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder⁸ der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen.

Central forvaltning

- Direkte af Kommissionen
- Indirekte ved delegation til:
- forvaltningsorganer
 - organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - nationale offentlige organer eller public service-organer

Fælles eller decentral forvaltning

- med medlemsstaterne
- med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Direktivforslaget indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal meddele de gennemførelsesbestemmelser, hvorved direktiverne vil blive indført i national ret.

Manglende eller ufuldstændig meddelelse af disse gennemførelsesbestemmelser vil automatisk udløse overtrædelsesprocedurer efter traktatens artikel 226.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed vil medvirke ved overvågningen af, om medlemsstaterne gennemfører direktivet.

6.1. Evaluering

6.1.1. Forudgående evaluering

Foranstaltningerne kan få følgende virkninger:

⁸ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

Nødområder

Virkningen af denne foranstaltning bliver kvalitativ mere end kvantitativ. Den tydeliggør de bestående procedurer og pligter og udgør en mere komplet og sikker juridiske ramme for beslutningsprocessen og de forskellige berørte parter handlinger i en akut nødsituation. Virkningerne bliver således positive for alle parter: kyststater, operatører og skibsførere på nødstedte skibe samt havnemyndigheder.

Integration af SafeSeaNet

Forslaget tager en faktisk tilstand ad notam, nemlig succes'en for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, jf. artikel 23 i direktiv 2002/59/EF. Det støtter sig på den omstændighed, at medlemsstaterne for at sikre en optimal udnyttelse af SafeSeaNet har deltaget endnu mere massivt i projektet, end direktivet forlangte.

Montering af AIS på fiskeskibe

Med dette indgreb kan antallet af kollisioner med fiskerfartøjer mindskes. Som med alt andet udstyr kommer det til at koste penge for fiskerne at installere AIS-transpondere i deres både. I alt anslås det at udgifterne vil løbe op i cirka 23 mio. EUR for den berørte fiskerflåde (skibe på over 15 meters længde).

Sejlads i områder med vinteris

Denne foranstaltning bør resultere i færre ulykker i de relevante områder (af omkring hundrede hændelser, som et finsk forskningsinstitut har undersøgt, vedrørte 30 % konstruktionssvagheder i skibene som følge af islæg). Den skulle ikke give anledning til nye omkostninger for de berørte forvaltninger. Faktisk har alle de stater, der er berørt af problemer med vinteris, i forvejen særlige informations- og beredskabstjenester i overensstemmelse med de lokale forhold.

6.1.2. *Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

Ikke relevant

6.1.3. *Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Kommissionen vil udarbejde en rapport på grundlag af de månedlige indberetninger fra medlemsstaterne.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant

8. RESSOURCER

8.1 Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål **Ikke relevant.**

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 ⁹																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Foranstaltning 2.....																
- Output 1																
Subtotal mål 1																
OPERATIONELT MÅL nr. ...																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
Subtotal mål 2																

⁹ Som beskrevet under punkt 5.3.

OPERATIONELT MÅL. nr. 1																
Subtotal mål nr.																
SAMLEDE OMKOST- NINGER																

8.2 Administrative udgifter

8.2.1 Personaleressourcer - antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, finansieres ¹¹ art. XX 01 02	der over	0	0	0	0	0	0
Andet personale, finansieres ¹² art. XX 01 04/05	der over	0	0	0	0	0	0
I ALT		0,50	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Opgavebeskrivelse

Ændringen af EF-systemet for trafikovervågning udvider Fællesskabets kompetence inden for sikkerhed til søs. Det anslås, at en personaleforøgelse på ½ A-tjenestemand er nødvendig for at følge forsvarligt med i direktivets gennemførelse.

8.2.3 Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

¹⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹² Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4 Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet
(XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. 1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							0
Forvaltningsorganer ¹³							0
Anden teknisk og administrativ bistand - intern							0
- intern							0
- eksternt							0
Teknisk og administrativ bistand i alt							0

8.2.5 Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i
referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Omkostninger ved personaleressourcer og dermed forbundne omkostninger i alt (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

*(108 000 EUR * 0,5 = 54 000 EUR)*

Beregning – *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

Ikke relevant

¹³ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6 Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Udvalg ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2. 2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0	0

* Uden virkninger for det aktuelle tjenesterejsebudget.

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Ikke relevant

¹⁴ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.