



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.6.2008
KOM(2008) 310 endelig

2005/0239 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af 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)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

1. SAGSFORLØB

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2005) 589 endelig - 2005/0239 COD):	9.1.2006
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	15.6.2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	13.9.2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	25.4.2007
Fælles holdning vedtaget:	6.06.2008

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget til direktiv om ændring af direktiv 2002/59 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet er led i en række foranstaltninger, som har til formål at styrke og supplere den nuværende lovgivning vedrørende sikkerhed til søs.

Formålet med forslaget er at supplere, styrke og tydeliggøre direktiv 2002/59/EF på følgende punkter:

- Bestemmelserne i det nuværende direktiv vedrørende nødstedte fartøjers muligheder for at anløbe en nødhavn bør tydeliggøres og udvides. Det bør være et princip, at nødstedte fartøjer kan anløbe en nødhavn, medmindre en vurdering af situationen fører til en anden konklusion. Målet er desuden at sikre, at der udpeges en uafhængig myndighed med ansvar for at angive den bedst egnede nødhavn, og at denne myndighed råder over de elementer, som er nødvendige for at kunne træffe en hurtig beslutning, herunder præcise oplysninger om de kystområder, som kan anvendes som nødhavn.
- Der bør være pligt til at installere automatiske identifikationssystemer (AIS), som gør det muligt automatisk at identificere fiskefartøjer på over 15 meter. Ved hjælp

af dette udstyr bliver det bl.a. for handelsskibe lettere at identificere og lokalisere fiskefartøjer og på den måde mindske fiskefartøjernes risiko for ulykker.

- Anvendelsen af dataudvekslingsnettet SafeSeaNet bør udbredes. Dette system, som Kommissionen har udviklet, og som administreres af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, sikrer søfartsmyndighederne et nøje kendskab til fartøjernes bevægelser og deres last.
- Afskiberne bør have pligt til at give kaptajnen nøjagtige oplysninger om lasten, hvorved det bl.a. bliver lettere at bekæmpe en eventuel forurening, da der er et bedre kendskab til lastens fysisk-kemiske sammensætning.
- Der bør være nogle bestemmelser, som giver kyststaterne mulighed for at tage skridt til at begrænse den fare, islæg udsætter skibsfarten for i visse nordlige områder af Den Europæiske Union. Dette område er specielt vigtigt i betragtning af den tiltagende risiko, der er forbundet med den stigende mængde olie, der transporteres gennem Østersøen.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet afviger i betragteligt omfang fra Kommissionens forslag på et vigtigt punkt, nemlig spørgsmålet om nødhavn, hvilket Kommissionen ikke kan godkende. Rådet har således kraftigt reduceret rækkevidden af Kommissionens forslag ved på den ene side at slette princippet om, at nødstedte fartøjer skal have mulighed for at anløbe en nødhavn, dog med forbehold af resultatet af en evaluering af situationen, og på den anden side at fjerne medlemsstaternes pligt til at indføre en uafhængig myndighed, der skal evaluere situationen og træffe beslutningen.

For Kommissionen er det vigtigt, at det er en uafhængig myndighed, der rettidigt kan træffe en optimal beslutning uden hensyntagen til lokale politiske pres, så det bliver muligt at sikre fartøjer i store vanskeligheder og begrænse forureningen, når en sådan ikke kan undgås, og hermed reducere forureningens indvirkning, inkl. i nabolande.

Kommissionen tager således Rådets fælles holdning, som er vedtaget med enstemmighed, til efterretning, samtidig med at den gør opmærksom på, at den har en anden holdning til det centrale spørgsmål om nødhavne.

Herudover bemærkes det, at Rådet har tilsluttet sig flere aspekter i forslaget ved f.eks. at acceptere, at fiskefartøjer på over 15 meter udstyres med automatiske identifikationssystemer (AIS) for at forebygge kollisionsfaren, og ved at anerkende behovet for at sikre, at SafeSeaNet, dvs. fællesskabsnettet for udveksling af oplysninger om fartøjer, deres bevægelser og last, fungerer døgnet rundt.

4. KOMMISSIONENS DETALJEREDE BEMÆRKNINGER

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvist indgår i den fælles holdning

Ændringsforslag 17, 20 og 22 er nyttige, da de gør Kommissionens forslag klarere, bl.a. hvad angår beskrivelsen af LRIT-systemet og tilføjelsen af en international reference (ændringsforslag 17).

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, men som ikke indgår i den fælles holdning

Det er Kommissionens opfattelse, at ændringsforslag 1, 4, 12, 16, 18, 25, 26, 27, 28, 30, 36, 42, 43 og 48 indeholder en forbedring og/eller en nyttig tilføjelse i forhold til det oprindelige forslag.

Kommissionen tilslutter sig uden forbehold ændringsforslag 5, 31 og 33 om oprettelse af uafhængige myndigheder med den krævede ekspertviden, som på eget initiativ kan træffe beslutning om at lade nødstedte fartøjer anløbe en nødhavn.

Det samme gælder ændringsforslag 8, 34, 39 og 40 vedrørende princippet om anløb af en nødhavn.

Kommissionen støtter desuden ændringsforslag 13, 14 og 24 vedrørende oprettelsen af et europæisk LRIT-datacenter.

4.3. Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som ikke indgår i den fælles holdning

Ændringsforslag 2, 45 og 46, som havde til virkning, at installeringen af AIS om bord på fiskefartøjer ville blive forsinket, er ikke forenelige med det overordnede mål for Kommissionens forslag, eftersom AIS er et vigtigt bidrag i bestræbelserne på at redde menneskeliv.

Kommissionen kan ikke støtte ændringsforslag 3 om oprettelse af en budgetpost uden for det finansielle instrument til udvikling af fiskeriet med det formål at blive i stand til at udstyre den eksisterende flåde med AIS. Den gør opmærksom på, at det på EU-plan er Den Europæiske Fiskerifond, der yder finansiell støtte til installeringen af sikkerhedsudstyr som f.eks. AIS.

Ændringsforslag 6 vedrørende fartøjer, der har brug for assistance, falder uden for direktivets anvendelsesområde, eftersom rutineprægede interventioner på fartøjer, der har brug for assistance, bør foretages af medlemsstaterne i henhold til subsidiaritetsprincippet. Kommissionens forslag drejer sig om nødhavne for nødstedte fartøjer.

Ændringsforslag 11, som indebærer, at fartøjer uden en forsikring vil have forbud mod at komme ind i medlemsstaternes territoriale farvande, er i strid med folkeretten, og Kommissionen kan således ikke godkende det.

Ændringsforslag 21, 50, 51, 52, 53 og 54, som betyder, at der kun skal installeres AIS-udstyr på fiskefartøjer på over 24 m (mod 15 m i Kommissionens forslag), er lig med en

begrænsning af Kommissionens forslag, som denne ikke kan acceptere. De mindste fartøjer (fartøjer på under 24 m) er i praksis de mest sårbare over for kollisionsfaren.

5. KONKLUSION

Kommissionen tager Rådets fælles holdning, som er vedtaget med enstemmighed, til efterretning, men gør opmærksom på, at den har en divergerende opfattelse af det centrale spørgsmål om nødhavne (princippet om, at nødstedte fartøjer skal kunne anløbe en nødhavn, og medlemsstaternes forpligtelse til at oprette en uafhængig myndighed).