



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.4.2011  
KOM(2011) 232 endelig

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

**Beretning om gennemførelsen og virkningen af de foranstaltninger, der er truffet i henhold til direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet**

# BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Beretning om gennemførelsen og virkningen af de foranstaltninger, der er truffet i henhold til direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

### 1. INDLEDNING

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet<sup>1</sup> har til formål at oprette et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv og forbedre myndighedernes reaktioner med hensyn til ulykker, hændelser eller potentielt farlige situationer til søs, herunder eftersøgnings- og redningsoperationer, og bidrage til hurtigere at forebygge og opdage forurening fra skibe.

Med henblik herpå fastsætter direktivet flere nye krav inden for trafikovervågning og trafikinformation for skibsfarten under hensyn til internationale regler om skibsmeldesystemer, skibstrafiktjenester og de teknologiske fremskridt inden for identifikation og overvågning af skibe.

For at fremme oprettelsen af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i EU fastsætter direktivet nogle forpligtelser til at fastlægge en ramme for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

For at sikre, at der er nødområder til rådighed for nødstedte skibe, fastsætter direktivet en forpligtelse for medlemsstaterne til at udarbejde planer for modtagelse af sådanne skibe.

Direktivet finder generelt anvendelse på skibe med en bruttotonnage på mindst 300 og på bunkre på mindst 5 000 tons om bord på skibe. Alle skibe, der anløber havne i Den Europæiske Union, skibe, der sejler ind i områder med obligatoriske skibsmeldesystemer, som er vedtaget af IMO, og som drives af medlemsstaterne, samt skibe, der er involveret i ulykker og hændelser i en medlemsstats eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, falder ind under direktivets anvendelsesområde.

Direktivets effektivitet afhænger af medlemsstaternes og Kommissionens gennemførelse og håndhævelse. I den forbindelse pålægger artikel 26, stk. 1, medlemsstaterne at aflægge rapport til Kommissionen om udviklingen i gennemførelsen af direktivet, navnlig bestemmelserne i artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 og 25, senest den 5. februar 2007, og om den fuldstændige gennemførelse af direktivet senest den 31. december 2009. I henhold til artikel 26, stk. 2, aflægger Kommissionen beretning til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktivet<sup>2</sup>, navnlig med henblik på at undersøge, i hvilket omfang direktivet bidrager til at øge søtransportens sikkerhed og effektivitet og til at forebygge

---

<sup>1</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

<sup>2</sup> Direktiv 2002/59/EF blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 101). Der er i det omfang, det er nødvendigt, taget hensyn til disse ændringer i denne beretning.

forurening til søs. Kommissionen skal gøre dette på grundlag af ovennævnte rapporter fra medlemsstaterne.

Denne beretning vurderer gennemførelsen af direktivet og virkningen af de foranstaltninger, der er truffet.

## **2. EVALUERINGSMETODE**

Medlemsstaternes gennemførelse af direktivet består i såvel en retlig som en teknisk gennemførelse. Den retlige gennemførelse opnås ved direktivets formelle gennemførelse og håndhævelsen af den nationale lovgivning, der følger heraf. Den tekniske gennemførelse består i at opbygge og drive den nødvendige infrastruktur på land til modtagelse og udveksling af data.

Ud over de aktioner, som medlemsstaterne har gennemført, er direktivet blevet gennemført på EU-plan ved oprettelsen af et informationssystem benævnt SafeSeaNet. Systemet er udviklet af Kommissionen i tæt samarbejde med medlemsstaterne og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)<sup>3</sup> inden for rammerne af SafeSeaNet-Gruppen.

EMSA varetager og overvåger det centrale SafeSeaNet-systems funktion og datakvalitet 24 timer i døgnet. Problemer, der kræver umiddelbar handling, meddeles medlemsstaterne omgående. Problemer vedrørende datastrømmen generelt indberettes til medlemsstaterne via kvartalsvise datakvalitetsrapporter. Disse rapporter er nyttige redskaber for vurderingen af den tekniske gennemførelse af direktivet i medlemsstaterne, da de giver et overblik over datastrømmen fra de nationale systemer til det centrale SafeSeaNet-system og over dataudvekslingen gennem SafeSeaNet.

Siden 2009 har EMSA gennemført et kontrolprogram på Kommissionens vegne med henblik på at vurdere gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne. Samtidig med at kontrolprogrammet er i gang, har EMSA i december 2010 afsluttet otte kontroller og aflagt rapport herom til Kommissionen. EMSA's kontrolrapporter giver mere detaljerede oplysninger om administrative, proceduremæssige og driftsmæssige elementer i gennemførelsesforanstaltningerne i medlemsstaterne. Da kontrolresultaterne kun vedrører en del af medlemsstaterne, vil resultaterne kun blive gengivet generelt i denne beretning.

Evalueringen af gennemførelsen af direktiv 2002/59/EF i denne beretning bygger på medlemsstaternes rapporter om den fuldstændige gennemførelse af direktivet. I forbindelse med vurderingen af den faktiske dataudveksling mellem medlemsstaterne aflægger EMSA hvert kvartal rapport om den SafeSeaNet-datakvalitet, der er benyttet.

## **3. DIREKTIVETS GENNEMFØRELSE**

Gennemførelsen af direktivet og den tekniske udvikling af trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet begyndte næsten fra grunden og er derfor sket trinvist siden vedtagelsen af direktivet i 2002. Gennemførelsen af direktivet i

---

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1) som ændret.

national lovgivning var det første skridt, som medlemsstaterne skulle fuldføre senest den 5. februar 2004.

Det andet skridt var opbygningen af et anlæg på land med henblik på gennemførelse af direktivet senest ved udgangen af 2007, sådan at dataudvekslingen mellem de nationale systemer kunne være operationel senest et år efter, dvs. senest ved udgangen af 2008.

Med henblik på evalueringen af de igangværende gennemførelsesforanstaltninger var medlemsstaterne forpligtet til at aflægge rapport til Kommissionen om udviklingen i gennemførelsen af direktivet senest den 5. februar 2007.

Endelig skulle medlemsstaterne aflægge rapport om den fuldstændige gennemførelse af direktivet senest den 31. december 2009.

### **3.1. Gennemførelse i national lovgivning**

De fleste medlemsstater meddelte, at gennemførelsen af direktivet i den nationale lovgivning var sket rettidigt, dvs. senest den 5. februar 2004 eller nogle få uger senere. Der var dog opstået nogle forsinkelser i nogle af dem, og den sidste underretning fra en medlemsstat blev først modtaget i december 2005.

På grundlag af underretningerne fra medlemsstaterne iværksatte Kommissionen et par overtrædelsesprocedurer vedrørende manglende overensstemmelse. Alle disse procedurer er nu afsluttet, heraf den sidste i 2008.

### **3.2. Rapporter om medlemsstaternes gennemførelse**

Kommissionen udsendte et spørgeskema for at bistå medlemsstaterne med at aflægge rapport om udviklingen i gennemførelsen af direktivet, navnlig bestemmelserne i artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 og 25. Formålet med disse fremskridtsrapporter var at sikre, at medlemsstaterne senest ved udgangen af 2007 havde etableret alt nødvendigt udstyr og alle anlæg på land med henblik på gennemførelsen af direktivet, og at udstyret til videregivelse af oplysninger til og udveksling af oplysninger mellem de nationale systemer var operationelt senest et år efter.

De fleste medlemsstater svarede rettidigt på spørgeskemaet. Det var dog nødvendigt at indlede nogle overtrædelsesprocedurer, men alle blev senere afsluttet, heraf den sidste i 2009.

Rapporterne om den fuldstændige gennemførelse af direktivet blev indsendt rettidigt af tre medlemsstater, dvs. inden den 31. december 2009. De fleste medlemsstater sendte deres rapporter inden midten af juni 2010. De sidste rapporter blev modtaget i september 2010.

Rapporterne fra visse medlemsstater giver kun ret generelle oplysninger, og Kommissionen har sendt breve til disse medlemsstater med anmodning om mere detaljerede oplysninger.

### **3.3. Samarbejde om udvikling af den tekniske infrastruktur og de tekniske standarder**

Korrekt gennemførelse af direktivet er kun mulig ved effektiv elektronisk indsamling og udveksling af data mellem medlemsstaterne. For at opnå dette pålægger direktivet både medlemsstaterne og Kommissionen at samarbejde om udbygningen af teleforbindelserne mellem kyststationerne med henblik på at udveksle data om skibenes bevægelser, anløb af havne og last.

Processen med at udvikle og etablere trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet (SafeSeaNet) er blevet gennemført inden for rammerne af SafeSeaNet-Gruppen, der består af eksperter fra medlemsstaterne. Oprindeligt varetog Kommissionen formandskabet for denne gruppe. Siden 2004 har gruppen haft EMSA som formand, og den har udviklet et helt sæt af dokumentation, tekniske specifikationer og operationelle procedurer med henblik på oprettelse af det EU-dækkende SafeSeaNet-system.

SafeSeaNet-systemet består af nationale systemer og det centrale SafeSeaNet-system, der drives af EMSA. Alle disse systemer er opbygget og drives i overensstemmelse med de tekniske specifikationer og procedurer, som er aftalt i SafeSeaNet-Gruppen.

Der blev taget hensyn til det arbejde, der er gjort med udviklingen af SafeSeaNet, og den erfaring, der er indhøstet med driften af det, ved udarbejdelsen af tredje pakke for sikkerhed til søs. Som led i tredje pakke for sikkerhed til søs blev direktiv 2002/59/EF ændret ved direktiv 2009/17/EF, der giver SafeSeaNet en klar retlig status og fastsætter generelle tekniske krav til systemet. I forbindelse med ændringen er der også fastsat bestemmelser om forvaltningen, driften, udviklingen og vedligeholdelsen af SafeSeaNet. Kommissionen er ansvarlig for forvaltningen og udviklingen af samt tilsynet med SafeSeaNet-systemet på politisk plan i samarbejde med medlemsstaterne. EMSA er ansvarligt for den tekniske gennemførelse af systemet i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen.

Med henblik på forvaltningen af SafeSeaNet nedsatte Kommissionen den 31. juli 2009 Styringsgruppen på Højt Plan vedrørende SafeSeaNet<sup>4</sup> ved afgørelse 2009/584/EF. Gruppen består af repræsentanter for medlemsstaterne og Kommissionen, mens EMSA har permanent observatørstatus og bidrager aktivt til gruppens arbejde.

#### **4. CENTRALE SPØRGSMÅL I FORBINDELSE MED GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET**

Centrale spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af direktivet er gennemførelsen og håndhævelsen af skibenes anmeldelsesforpligtelser, den administrative og tekniske infrastruktur til modtagelse af disse anmeldelser og til overvågning af skibstrafikken ved hjælp af tekniske midler (såsom det automatiske identifikationssystem (AIS)), etableringen og driften af SafeSeaNet og myndighedernes mulighed for at gribe ind i tilfælde af hændelser og ulykker.

##### **4.1. Skibenes anmeldelser**

Anmeldelsesforpligtelserne har til formål at identificere skibe, der anløber havne i EU, spore farligt og forurenende gods om bord på skibe og stille aktuelle oplysninger om hændelser og ulykker og andre farlige situationer til søs til rådighed for medlemsstaternes rednings- og indsatsmyndigheder.

##### Anmeldelse inden anløb af en havn

En anmeldelse inden anløb af en havn har til formål at identificere skibet. Anmeldelsen indeholder generelle oplysninger om skibet (navn, identifikationsnummer, bestemmelsehavn, forventet ankomst- og afrejsetidspunkt og antallet af ombordværende personer) og skal ske til

---

<sup>4</sup> EUT L 201 af 1.8.2009, s. 63.

havnemyndighederne af operatøren, agenten eller føreren af et skib, der er på vej til en havn i en medlemsstat, som hovedregel mindst 24 timer på forhånd (artikel 4).

#### Anmeldelse af farligt og forurenende gods

Farligt og forurenende gods (Hazmat), der lastes eller transporteres på et skib, som sejler til en havn i en medlemsstat, skal anmeldes af operatøren, agenten eller føreren af et skib til den kompetente myndighed (artikel 13). Afskiberen af lasten skal give skibsføreren eller operatøren oplysning om de tekniske detaljer vedrørende det farlige eller forurenende gods, der ønskes transporteret, eller som lastes på skibe i EU, inden lasten tages om bord (artikel 12). Som følge af disse anmeldelser er oplysninger om farligt gods på skibe tilgængelige i systemet for rednings- og indsatsmyndighederne.

#### Indberetning af ulykker og hændelser til søs

Forpligtelsen for skibsføreren til at indberette hændelser og ulykker (f.eks. kollision, forskydning af ladningen, svigt i styreapparatet, risiko for udslip af forurenende stoffer i havet) indebærer, at rednings- og indsatsmyndighederne i kystmedlemsstaterne varsles på et tidligt tidspunkt, og det støtter beredskabet med henblik på iværksættelse af rednings- og indsatsforanstaltninger (artikel 17).

#### Konklusion vedrørende skibes anmeldelser

Alle medlemsstater har gennemført anmeldelsesforpligtelsen i national lovgivning. Det kan konkluderes, at lovgivningen om anmeldelsesforpligtelser er på plads og tjener det formål, hvortil den blev udformet.

Med hensyn til anmeldelse af ulykker og hændelser til søs fremgår det af EMSA's SafeSeaNet-datakvalitetsrapport, at medlemsstaterne ikke anmelder alle ulykker, og at de har visse vanskeligheder med at finde frem til, hvilken anmeldelse de skal sende. Der synes også at være tekniske problemer med at anmelde ulykker elektronisk, da andre ikke-elektroniske midler såsom telefax stadig benyttes.

### **4.2. Overvågning af skibes bevægelser og skibe, der transporterer farligt gods**

De vigtigste redskaber i forbindelse med overvågningen af skibes bevægelser er anlæg på land til modtagelse og anvendelse af oplysninger fra det automatiske identifikationssystem (AIS) om bord på skibe og fra de obligatoriske skibsmeldesystemer og skibstrafiktjenester (VTS), som drives af medlemsstaterne.

#### Det automatiske identifikationssystem (AIS)

Radiosignaler, der sendes af et AIS-system på et skib, kan normalt spores inden for en afstand af 60-80 km fra sendestationen. Derfor anvendes AIS-systemet i vidt omfang også til overvågning af skibe fra stationer på land, selvom det oprindeligt blev gjort obligatorisk som navigationsudstyr med henblik på forebyggelse af kollisioner.

Medlemsstaterne er forpligtet til at etablere anlæg på land til modtagelse og anvendelse af oplysninger, der modtages fra AIS (artikel 9). Disse anlæg skulle være færdige senest ved udgangen af 2007, og de nationale systemer for videregivelse af oplysninger til og udveksling af oplysninger mellem de nationale systemer skulle være operationelle et år efter.

Alle kystmedlemsstater har meddelt, at de har gennemført artikel 9.

#### Obligatoriske skibsmeldesystemer

Obligatoriske skibsmeldesystemer har til formål at identificere skibe, anvise dem ruter og bistå dem med oplysninger. Medlemsstaterne er forpligtet til at kontrollere og sikre, at alle skibe, der sejler ind i et område med et obligatorisk skibsmeldesystem (MRS), som er vedtaget af IMO, og som drives af en eller flere medlemsstater, opfylder systemets krav. Medlemsstaterne og Kommissionen skal i det omfang, det er nødvendigt, samarbejde om at oprette obligatoriske indberetningssystemer med henblik på at forelægge et forslag til godkendelse i IMO (artikel 5).

Obligatoriske meldesystemer som omhandlet i artikel 5 drives for øjeblikket af 13 kystmedlemsstater. Alle disse medlemsstater har oplyst, at de har gennemført forpligtelserne i artikel 5. Seks medlemsstater driver Western European Tanker Reporting System (WETREP), der er et obligatorisk meldesystem for tankskibe, som transporterer svær olie, bitumen og tjære. Systemet blev vedtaget af IMO i december 2004. Disse medlemsstater har givet udtryk for tvivl med hensyn til forpligtelsen til at udveksle WETREP-data gennem SafeSeaNet med andre medlemsstater, og disse data har hidtil ikke været tilgængelige i SafeSeaNet. Der er blevet holdt flere møder mellem medlemsstaterne og Kommissionen/EMSA, og det ser ud til, at der snart vil blive fundet en praktisk løsning, sådan at WETREP-data kan udveksles gennem SafeSeaNet. Kommissionen overvåger situationen nøje.

#### Oplysninger om skibe, der udgør en potentiel fare

Med henblik på at forebygge hændelser og ulykker er et af de centrale elementer, at man kan identificere og overvåge skibe, der udgør en fare, og at de offentlige myndigheder kan gribe ind, f.eks. ved at begrænse sådanne skibes bevægelse. Derfor er der i direktivet (artikel 16) fastsat kriterier for skibe, som udgør en potentiel fare for skibsfarten. Skibe, der er involveret i hændelser eller ulykker til søs, skibe, der ikke overholder reglerne om indberetnings- og meldepligt, skibrutesystemer eller VTS, og skibe, der er involveret i forsætligt udslip af kulbrinter eller i andre overtrædelser af Marpolkonventionen, anses for at udgøre en potentiel fare. Medlemsstaterne er forpligtet til at sende oplysninger om sådanne skibe til de relevante myndigheder i andre medlemsstater.

Alle kystmedlemsstater har oplyst, at de overholder denne forpligtelse.

### **4.3. Trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet, SafeSeaNet**

Gennemførelsen af direktivet har ført til udviklingen af SafeSeaNet, det særlige EU-dækkende redskab til dataudveksling i medfør af direktivet. Systemet er et godt eksempel på samarbejdet mellem Kommissionen, medlemsstaterne og EMSA.

Som nævnt i det foregående består SafeSeaNet-systemet af et netværk af nationale SafeSeaNet-systemer i medlemsstaterne og af et centralt SafeSeaNet-system i EMSA-regi, der fungerer som knudepunkt. Systemet gør det muligt at modtage, lagre, spore og udveksle data vedrørende sikkerheden til søs, sikringen i havne og til søs, beskyttelse af havmiljøet og søfartens og søtransportens effektivitet.

EMSA's maritime støttetjenester spiller en central rolle i tilsynet med og overvågningen af systemets funktion og datakvalitet i samarbejde med medlemsstaternes kompetente myndigheder.

SafeSeaNet giver oplysninger om individuelle skibe og giver et samlet eller lokalt billede af skibstrafikken i europæiske farvande.

Oplysninger om et skib omfatter skibets navn og identifikation, position, status (under sejlads/i havn), skibets type og dimensioner, afrejsetidspunkt og ankomsttidspunkt, detaljer om farlig last og detaljer om ulykker, som skibet har været involveret i. Disse oplysninger lagres i systemet, sådan at det efterfølgende er muligt at spore alle skibets forskellige positioner.

Det billede, som SafeSeaNet giver af skibstrafikken (den grafiske grænseflade, som EMSA har indført), viser den aktuelle position af alle skibe i EU's farvande på én enkelt skærm. Ved at benytte systemets zoomfacilitet er det muligt at få et billede af en enkelt havn eller et enkelt havområde. Det er også muligt kun at vise, hvilke skibstyper, f.eks. tankskibe eller skibe, der transporterer farligt gods. Ved at anvende et skibs IMO-nummer er det muligt konsekvent at spore et individuelt skibs bevægelser i EU's farvande.

#### **4.4. Indgreb i tilfælde af ulykker og hændelser til søs og nødområder**

I tilfælde af ulykker eller hændelser skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til sikring af sejladsikkerheden, personers sikkerhed og beskyttelsen af hav- og kystmiljøet (artikel 19). Disse foranstaltninger kan gå ud på at begrænse skibets bevægelser, pålægge skibets fører at bringe risikoen for sikkerheden til søs eller miljøet til ophør, sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens omfang, og bistå skibsføreren med eller pålægge ham at søge nødområde.

Når det drejer sig om at kunne assistere nødstedte skibe, er medlemsstaterne forpligtet til (artikel 20) at udarbejde planer for modtagelse af nødstedte skibe i de farvande, som hører under deres jurisdiktion, og på forlangende at stille disse planer til rådighed.

Hændelsen med tankeren PRESTIGE fandt sted i november 2002 kun nogle få måneder efter direktivets ikrafttræden. Hændelsen stod i direkte forbindelse med spørgsmålene om "nødområder" og førte til rådskonklusioner<sup>5</sup>, der indtrængende opfordrede medlemsstaterne til snarest at udarbejde planer for fastlæggelse af nødområder for nødstedte skibe. Som følge heraf blev planerne for nødområder forelagt Kommissionen inden den 1. juli 2003 i stedet for senest den 5. februar 2004 som krævet i direktivet.

EMSA foretog på Kommissionens vegne en skrivebordsvurdering af de nationale planer. Kommissionen, der blev støttet af EMSA, opfordrede medlemsstaterne til at evaluere de operative procedurer og indsamle relevante oplysninger, som var udeladt af de oprindelige planer.

Som følge af EU's udvidelse foretog EMSA på Kommissionens vegne en ajourføring af oplysningerne om gennemførelsesforanstaltningerne og de operationelle foranstaltninger i 2005 og 2006.

---

<sup>5</sup> Konklusioner fra samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002 om fastlæggelse af nødområder.



Konklusionen var samlet set positiv og gjorde opmærksom på, at medlemsstaterne havde omsat og gennemført kravene om nødområder i national ret. Der blev dog givet udtryk for visse betænkeligheder med hensyn til beslutningstagningens hastighed og uafhængighed, der skyldes, at ansvaret er delt i visse medlemsstater, at der ikke er noget formaliseret samarbejde i mange af EU's tilgrænsende kyststater, og at de eksisterende kompensationsordninger er mangelfulde. Disse betænkeligheder blev taget op, da direktivet blev revideret i forbindelse med tredje pakke for sikkerhed til søs, gennem den nye artikel 20, 20a, 20b og 20c.

Kommissionen forelagde i april 2005 Europa-Parlamentet og Rådet undersøgelsen om mulige foranstaltninger på fællesskabsplan med henblik på at gennemføre foranstaltninger, der gør det lettere at få godtgjort omkostninger og skader i forbindelse med modtagelse af nødstedte skibe.

Hovedkonklusionen på denne undersøgelse er, at reglerne vedrørende ansvar og kompensation ikke bør medføre, at en kyststat afholder sig fra at modtage nødstedte skibe, fordi det er forbundet med betydelige finansielle risici. Den eksisterende lovgivning lever ikke fuldt op til denne standard.

Alle kystmedlemsstaters hurtige ratifikation af de eksisterende IMO-konventioner om ansvar for forurening, navnlig HNS-konventionen, blev fremhævet som en metode, der både vil være effektiv og ligge i forlængelse af den nuværende EU-politik.

Kommissionen vil fortsætte evalueringen af spørgsmålet om nødområder i forbindelse med gennemførelsen af de nye bestemmelser i ovennævnte direktiv og nærmere bestemt i de nationale planer, som medlemsstaterne har udarbejdet, for modtagelse af nødstedte skibe, der har behov for assistance. I henhold til den nye artikel 20d i direktivet aflægger Kommissionen senest den 31. december 2011 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab som følge af modtagelsen af et skib, der har behov for assistance.

## **5. KONKLUSIONER**

### **5.1. Resultatet af gennemførelsesforanstaltningerne**

Gennemførelsen af direktivet og udviklingen af trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet begyndte i 2002. Det har krævet omfattende lovgivning og teknisk arbejde og betydelige finansielle ressourcer på medlemsstats- og EU-niveau. Som følge af dette arbejde er direktivet blevet gennemført i de nationale lovgivninger, og trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet, SafeSeaNet, er fuldt etableret og operationelt.

Medlemsstaternes rapporter om den fuldstændige gennemførelse af direktivet og de disponible EMSA-kontrolrapporter støtter det generelle indtryk af, at direktivet i alt væsentligt er gennemført. Mindre juridiske, tekniske og operationelle mangler og andre forhold, som er påpeget i rapporterne, vil blive taget op af Kommissionen, når tiden er inde.

SafeSeaNet-systemet giver deltagerlandene hurtig adgang til alle vigtige oplysninger om skibes bevægelser i europæiske farvande, om farlige eller forurenende laster om bord, såsom olie og kemiske produkter, og om skibe, der udgør en potentiel risiko for sikkerheden for søfarten og miljøet. Alle 22 kystmedlemsstater samt Norge og Island er gennem deres nationale systemer forbundet med det centrale SafeSeaNet-system.

Ifølge EMSA's datakvalitetsrapport er der stadig nogle tekniske problemer i den elektroniske dataudveksling, og der benyttes stadig andre midler såsom telefax til fremsendelse af visse former for anmeldelser. Ud af de 22 kystmedlemsstater fremsendte 10 alle de fem krævede former for anmeldelser (havneanløb, hazmat, skibes position (AIS), anmeldelser via obligatoriske skibsmeldesystemer (MRS) og anmeldelser af ulykker) elektronisk til SafeSeaNet i perioden januar-juni 2010. De fleste af de 12 medlemsstater, der ikke foretog fuldstændig anmeldelse, undlod at fremsende anmeldelser af ulykker.

SafeSeaNet's funktion tages op i såvel Styringsgruppen på Højt Plan vedrørende SafeSeaNet og i den relevante EMSA-ekspertergruppe med henblik på at løse de få resterende mangler. Den fuldstændige elektroniske dataudveksling skulle være på plads senest den 30. november 2010 på linje med gennemførelsesdatoen for direktiv 2009/17/EF om ændring af direktiv 2002/59/EF, og Kommissionen er for øjeblikket ved at evaluere situationen bistået af EMSA.

## **5.2. Virkningen for sikkerheden til søs, søtransportens effektivitet og forebyggelsen af forurening til søs**

Realtidsinformationen om skibe og farlige laster i europæiske farvande via SafeSeaNet har forbedret mulighederne for, at medlemsstaternes relevante myndigheder kan træffe beslutninger, samt samarbejdet mellem og rednings- og indsatskapaciteten hos disse myndigheder.

I flere medlemsstater varetages opgaverne i forbindelse med direktivets gennemførelse af mere end én myndighed. Generelt er de kompetente myndigheder søfartsmyndighederne, havne, kystbevogtningstjenesten og miljømyndighederne. Medlemsstaterne oplyser, at gennemførelsen af direktivet har øget samarbejdet og informationsudvekslingen mellem disse nationale myndigheder.

Forpligtelserne til at videregive oplysninger til andre medlemsstater og etablere anlæg på land til modtagelse af AIS-oplysninger har forbedret samarbejdet mellem myndighederne på regionalt plan, f.eks. inden for rammerne af de regionale AIS-servere.

Ifølge EMSA's oversigt over hændelser til søs for 2009 er antallet af hændelser i EU's farvande faldet markant. Antallet af skibe, der var involveret i hændelser i EU's farvande, var 626 i 2009 sammenlignet med 726 i 2007. Antallet af søfolk, der mistede livet, faldt også fra 82 i 2007 til 52 i 2009. Der har ikke fundet større olieudslip sted i de sidste syv år.

## **5.3. Den fremtidige udvikling**

Gennemførelsen af tredje pakke for sikkerhed til søs vil yderligere forbedre overvågningen af skibstrafikken i europæiske farvande og dataudvekslingen og samarbejdet mellem søfartsmyndighederne. Pakken omfatter internationale krav om brugen af identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT) samt det europæiske LRIT-datacenter i EU-lovgivningen og indfører brugen af AIS på fiskerfartøjer. Samtidig åbner den tekniske udvikling nye muligheder for at videreudvikle overvågningssystemerne. Dataudvekslingen som følge af tredje pakke for sikkerhed til søs, navnlig direktiv 2009/17/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol<sup>6</sup>, vil få betydelig indvirkning på SafeSeaNet. En videreudvikling af SafeSeaNet vil gøre dataudvekslingen mere effektiv og give mulighed for mere omfattende

---

<sup>6</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

overvågningsaktiviteter og et mere omfattende samarbejde mellem myndighederne. Et konkret eksempel på denne udvikling er "Blue Belt"-konceptet og det dertil knyttede pilotprojekt, der blev støttet af Rådet (transport) på samlingen i december 2010, og som sigter mod at lette skibsfarten inden for EU med minimale administrative formaliteter. Kernen i dette koncept er brugen af de eksisterende overvågningsmuligheder inden for søtransport, navnlig SafeSeaNet.

Inden for rammerne af EU's søtransportpolitik sigter e-Maritime-initiativet mod at anvende avancerede informations- og kommunikationssystemer for at støtte arbejdet og gøre forretninger i søtransportsektoren. Det vil fokusere på at fremme interoperabiliteten mellem de systemer, der anvendes af søfartsmyndighederne, havnene og erhvervslivet. e-Maritime-initiativet vil bygge videre på de eksisterende systemer. Det mest centrale af disse er SafeSeaNet.

Det integrerede havovervågningsinitiativ inden for rammerne af den integrerede havpolitik sigter mod at skabe et fælles miljø for informationsdeling ved at sammenkoble brugergrupper, herunder militæret. Inden for dette tværsektorielle initiativ kommer SafeSeaNet til at spille en vigtig rolle i og med, at det vil stille data til rådighed fra søtransportsektoren.