



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.11.2005
KOM(2005) 589 slutlig

2005/0239 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och
informationssystem för sjötrafik i gemenskapen**

(Framlagt av kommissionen)

{SEC(2005) 1514}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Sedan mer än tio år tillbaka har EU fört en beslutsam politik för sjöfartssäkerhet i syfte att förbättra fartygssäkerheten, värna om människoliv till havs och skydda havsmiljön. Hur stora insatser som än görs av aktörerna inom sjöfarten kan olycksrisken ändå aldrig helt utplånas. En olycka till havs drabbar ofta inte bara själva fartyget, dess besättning och ägare, utan också den närliggande kusten. Förr drabbade olyckorna till havs endast sjömännen, men i dag innebär föroreningsrisken att en olycka leder till en nationell eller t.o.m. internationell katastrof. Mot denna bakgrund ter det sig lämpligt att komplettera de förebyggande åtgärderna med en operativ förvaltning av riskerna inom sjöfarten på gemenskapsnivå.

Av detta skäl lade kommissionen fram texten till det som sedermera blev direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Enligt detta direktiv skall all utrustning för fartygsövervakning som finns i dag sammanföras och organiseras. Genom direktivet införs nya möjligheter att avdela resurser och samordna de nationella myndigheterna och på så vis kan medlemsstaterna bättre förebygga och hantera farliga lägen.

Åtgärderna i direktiv 2002/59/EG bör fortsatt vara effektiva, vilket kräver en exakt kontroll av att de anpassas till den driftsmässiga och tekniska utvecklingen inom sjöfarten, särskilt när det gäller identifiering och uppföljning av fartyg, liksom satellitövervakning.

Mot bakgrund av detta och av de talrika samråd som kommissionen har haft i denna fråga med medlemsstaterna bör direktiv 2002/59/EG ändras. Det är bland annat fråga om att ta hänsyn till de goda resultat som den nya tekniken ger, t.ex. systemen för automatisk identifiering av fartyg, AIS. Man behöver också se till att politiken i de olika medlemsstaterna stämmer överens, exempelvis när det gäller beredskapsplaner för att ta emot fartyg i nöd på skyddade platser.

- **Allmän bakgrund**

Sista dagen för att genomföra direktiv 2002/59/EG i medlemsstaterna var den 5 februari 2004, men från det att det antogs i juni 2002 har medlemsstaterna och kommissionen samarbetat för att det skall genomföras korrekt i praktiken – detta med tanke på hur viktiga direktivets bestämmelser är.

När det gäller frågan om skyddade platser enligt artikel 20 i direktivet har kommissionen ordnat besök och möten med hjälp av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA), vilket har gjort det möjligt att sammanställa gemensam kriterier och nödvändiga principer för ett harmoniserat och effektivt genomförande av direktivet. Förslaget om att införa krav på AIS för fiskefartyg över 15 meter motiveras av det stora antal kollisioner som inbegriper fiskefartyg som inte har kunnat upptäckas av handelsfartyg. I denna åtgärd beaktas Internationella sjöfartsförbundets (IMO:s) arbete, där man redan för många år sedan införde principen att alla handelsfartyg skall vara utrustade med AIS (av klass A) för att minska antalet olyckor.

I den föreslagna åtgärden beaktas också den pågående utvecklingen inom den gemensamma fiskeripolitiken när det gäller system för positionering och kommunikation som används för kontroll av fiskeflottan. Medlemsstaterna, kommissionen och EMSA bör tillsammans undersöka möjligheten att kombinera AIS med fiskets kontrollsystem, så att man kan minska den utrustning som finns ombord. En sådan utveckling får inte påverka målen och kraven för de olika systemen, i synnerhet inte AIS-systemets antikollisionsfunktion eller möjligheten att på ett säkert och konfidentiellt sätt överföra uppgifter som krävs för fiskekontrollen.

Vissa berörda medlemsstater kommer att införa system för att underrätta besättningar om isläget och navigationsförhållandena i samband därmed, vilket torde bidra till att förhindra olyckor i särskilt farlig miljö.

Med tillämpning av direktiv 2002/59/EG inledde medlemsstaterna och kommissionen 2002 ett projekt för att upprätta en plattform för utbyte av information mellan unionens sjöfartsmyndigheter, nämligen SafeSeaNet. Systemet hanteras sedan oktober 2004 av EMSA och bör uttryckligen inrättas som gemenskapens referenssystem så att det kan utnyttjas fullt ut och garantera rättssäkerhet.

- **Gällande bestämmelser**

Direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

SafeSeaNet innebär en förstärkning av fartygskontrollen vilket tillsammans med bestämmelserna om navigering vid is och om skyddade platser för fartyg i nöd får direkta följder för miljön genom att olycks- och föroreningsriskerna minskar och myndigheterna får ökade möjligheter att vidta åtgärder vid förorening eller föroreningsrisk.

Åtgärderna får också positiva ekonomiska effekter i och med att olycks- och föroreningsriskerna minskar. På det sociala planet kommer införandet av AIS på fiskefartygen att minska riskerna för olyckor och dödsolyckor inom fiskesektorn.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Konsultation med intressenter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen genomförde i maj 2004 och i februari 2005 en dubbel serie samråd med företrädare för medlemsstaterna och sjöfartsnäringen på grundval av en utförlig lista med frågor om de planerade ändringarna.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Samråden och konsekvensutredningarna bekräftade behovet av att ändra direktiv 2002/59/EG genom att ange närmare detaljer om hur bestämmelserna skall genomföras. Kommissionen har fått i uppgift att ta hänsyn till hur de internationella bestämmelserna har utvecklats och till vad som hänt inom gemenskapen. Parterna i samråden är överens om att man vill införa nya regler om säkerhet och navigering, till exempel i fråga om navigering vid is.

När det gäller införandet av AIS på fiskefartyg är medlemsstaterna förvaltningar intresserade av systemets positiva effekter för navigeringen, men reserverar sig när det gäller åtgärdens räckvidd och i synnerhet när det gäller de olika kategorier av fartyg som berörs. Kommissionen har föreslagit att åtgärden skall avse fiskefartyg från 12 meter, vilket ändrades till 15 meter i förslaget, för att man skall kunna begagna sig av de trösklar som används inom den gemensamma fiskeripolitiken.

Kommissionen ordnade tillsammans med Europeiska sjöfartsbyrån tre möten med medlemsstaterna och en rad besök på plats hos deras förvaltningar för att diskutera och informera om skyddade platser. Detta visade att det behövs tydligare regler om vilka skyldigheter som gäller i frågan. Sjöfartsnäringen tryckte särskilt på behovet av förbättrade operativa förfaranden för nödställda fartyg och på hur viktigt det är med säkerheter för eventuella ekonomiska skador i samband med att fartygen tas emot.

- **Extern experthjälp**

Fackområden och sakkunskap

Sjösäkerhet, trafikövervakning, bestämmelser om förhindrande av kollision och navigering vid is.

Tillvägagångssätt

Kommissionens förslag har utarbetats på grundval av följande:

- Teknisk analys från två expertgrupper och den arbetsgrupp som kommissionen och EMSA upprättade i samband med att SafeSeaNet togs fram.
- Rapport från studie om ansvarighet och ersättning i samband med att fartyg tas emot på skyddade platser. Studien utfördes av Oslo universitet på beställning av EMSA efter en begäran av kommissionen.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

- Utredning gjord av ett tillfälligt utskott på Europaparlamentet om ökad sjösäkerhet till följd av olyckan med tankfartyget Prestige 2002 (Mare-utskottets slutsatser).
- Kommissionens och EMSA:s utvärdering hos de nationella förvaltningarna av de skyddade platserna.
- IMO:s utredningar (särskilt IMO:s resolutioner om skyddade platser).

Sammanfattning av råden

Enligt inkomna yttranden motiveras ändringarna i direktivet av följande problem:

Direktivet återspeglar inte i tillräckligt hög grad den tekniska utveckling som skett efter det att det antogs. Sedan genomförandet har beskrivningen av systemet, medlemsstaternas skyldigheter in i minsta detalj och den tekniska sidan av informationsutbytet via nätet lagts fast, men ännu inte införlivats i det gällande direktivet.

Fiske är en av de farligaste yrkesverksamheterna inom sjöfarten, vilket framgår av det stora antalet olyckor inom den näringen. En av de viktigaste orsakerna till kollisioner mellan fartyg är att fiskefartyg inte upptäcks och identifieras i tillräcklig utsträckning, särskilt inte av handelsfartyg som korsar deras väg.

Genom direktiv 2002/59/EG införs krav på att medlemsstaterna utarbetar beredskapsplaner för att ta emot fartyg i nöd på skyddade platser. Erfarenheten av genomförandet av direktivet har visat att medlemsstaterna tolkar och tillämpar bestämmelserna på olika sätt när det gäller planernas innehåll och myndigheternas skyldigheter och bestämmelserna bör därför göras tydligare.

Vissa av EU:s farvatten, särskilt Östersjön, täcks av is under flera vintermånader, vilket ökar riskerna för sådana olyckor och föroreningar som skulle kunna innebära en katastrof. Under de senaste åren har trafiken av oljetankers ökat i Östersjön och det behövs därför utökade skydds- och övervakningsåtgärder.

Offentliggörande av experternas synpunkter och förslag

Insamlade uppgifter och utförliga sammanfattningar från konsekvensanalysen finns i SEC ../.. i bilagan. En sammanfattning följer här:

• **Konsekvensanalys**

Alternativ 1 – Att på detta stadium vänta med att agera: Detta alternativ skulle leda till att de grundläggande skillnaderna i tolkningen av vissa av direktivets bestämmelser skulle kvarstå, bland annat räckvidden för medlemsstaternas skyldigheter i fråga om skyddade platser.

Alternativ 2 – Att låta medlemsstaterna agera genom sina regionala samarbetsorganisationer (t.ex. Helcom för Östersjön och Bonn-avtalet för Nordsjön).

Detta skulle emellertid innebära att man övergav principen om harmoniserad tillämpning i olika delar av EU. Dessutom skulle det skapas stora och omotiverade skillnader i behandlingen av olika typer av fartyg.

Alternativ 3 – Att göra en fullständig omarbetning av direktivet med hänsyn till resultaten av en utredning av genomförandet av SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte, och slå samman vissa delar av rapporteringen. Detta torde dock vara något förhastat med tanke på vad de flesta medlemsstaterna anser i frågan och på vilket stadium införlivandet av direktiv 2002/59/EG befinner sig.

Alternativ 4 – Genomföra riktade ändringar av direktivet.

Efter en utförlig analys av läget samt med tanke på konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna och det akuta behovet av harmoniserade förfaranden mellan medlemsstaterna för skyddade platser tycks riktade ändringar av direktiv 2002/59/EG bästa sättet att uppnå en korrekt tillämpning av texten.

Konsekvensanalysen vara det är inskriven i kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram som återfinns på kommissionens webbplats:

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

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

• Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Ändringarnas syfte

- Att i direktiv 2002/59/EG införa kompletterande bestämmelser i syfte att säkerställa sjösäkerheten och miljöskyddet.
- Att harmonisera genomförandet av skyddade platser så att medlemsstaterna tillämpar bestämmelserna enhetligt och för att därigenom bättre förebygga allvarliga föroreningar. Det handlar närmare bestämt om att tydliggöra hur principerna skall tillämpas.
- Att i direktivet införa principer som fastställts under medlemsstaternas och kommissionens arbete med att genomföra SafeSeaNet. Det handlar främst om principer för systematiskt utbyte på gemenskapsnivå genom SafeSeaNet av sjösäkerhetsuppgifter samt för samarbete mellan medlemsstater när det gäller uppföljning och utveckling av systemet. Samtliga nationella system bör vara kompatibla med SafeSeaNet och alla uppgifter av gemenskapsintresse bör presenteras på ett harmoniserat sätt
- Att förbereda gemenskapens rättsliga ram för framtida teknisk utveckling, som tillämpningar i rymden, övervakning av fartyg genom bojar, satellitbilder eller Galileo. Det måste bli möjligt att kunna utvidga övervakningen av sjöfarten i EU:s farvatten, i synnerhet långt ute till havs.

• Rättslig grund

Artikel 80.2 i fördraget

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, eftersom förslaget inte avser ett område där gemenskapen är ensam behörig.

Medlemsstaterna kan av nedanstående skäl inte själva uppnå målen i förslaget i tillräcklig utsträckning:

- Syftet med åtgärden är att förstärka gemenskapens system för övervakning av sjöfarten. Det är fråga om att säkerställa en bestämmelse som kräver ett nära samarbete när det gäller informationsutbytet, särskilt när det handlar om gods som transporteras på fartyg eller förvaltning av skyddade platser.
- Otillräcklig samordning eller en förvaltning som endast får vissa uppgifter om fartygen ökar olycks- och föroreningsriskerna. Om administrationen av de skyddade platserna fortsätter att vara disparat, inverkar detta negativt på skyddet av människoliv till havs och miljöskyddet.

Målen i förslaget kan uppnås lättare med en gemenskapsåtgärd av följande skäl:

- Syftet med de föreslagna åtgärderna är att medlemsstaterna skall kunna få faktiska kunskaper om de fartyg som uppehåller sig i vatten under deras jurisdiktion och på så sätt bättre kunna förebygga eventuella risker. Bättre informationsutbyte skulle därför kunna förbättra kvaliteten på och underlätta behandlingen av de insamlade uppgifterna.
- Genomförandet av beredskapsplanerna om skyddade platser kommer på ett avgörande sätt att bidra till att förbättra EU:s nuvarande sjöfartsbestämmelser.
- Ett minskat antal kollisioner där fiskefartyg är inblandade innebär ett bättre skydd för yrkesfiskarna. Fiskefartygen är i dagens läge inte utrustade med AIS.
- De nya harmoniserade reglerna för navigering vid is i Östersjön är nödvändiga för att minska den mycket höga olycksrisken i området.
- Ett förbättrat informationsutbyte avseende farligt gods som transporteras på fartyg gör det lättare för alla medlemsstater att förutse och förhindra risker.

Subsidiaritetsprincipen följs, eftersom förslaget kompletterar befintliga gemenskapsåtgärder i syfte att säkerställa en harmoniserad tillämpning.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

- Genom att befintliga bestämmelser preciseras och formuleras i detalj är förslaget förenligt med proportionalitetsprincipen. Medlemsstaterna har på det hela taget redan tagit de resurser i anspråk som krävs för genomförandet av

åtgärderna i direktiv 2002/59/EG eller i de internationella instrument som de själva har ratificerat inom ramen för IMO.

- Förslaget innebär begränsade ekonomiska och administrativa merkostnader för de ekonomiska aktörerna (exempelvis blir det nödvändigt att göra vissa justeringar på vissa fartyg som seglar i Östersjön under vintern). När det gäller de nationella administrationerna finns de infrastrukturer som krävs för att genomföra de nya åtgärderna redan på plats (eller borde i varje fall göra det) i kraft av den befintliga lagstiftningen.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

- Förslaget avser en ändring av ett befintligt direktiv.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Simulering, pilotfas och övergångsperiod**

Förslaget har eller kommer att omfattas av en övergångsperiod.

- **Översyn/ändring/tidsbegränsning**

Förslaget innehåller en bestämmelse om ändring.

- **Jämförelsetabell**

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de nationella bestämmelser genom vilka direktivet genomförs, tillsammans med en jämförelsetabell mellan dessa bestämmelser och bestämmelserna i direktivet.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Förslaget till rättsakt gäller ett område som omfattas av EES-avtalet och rättsakten bör därför utsträckas till att gälla EES-länderna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

av den [...]

om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag⁹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁰,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹¹,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹², och

av följande skäl:

- (1) Genom att anta direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG¹³, har Europeiska unionen höjt sin kapacitet för att förebygga situationer som kan innebära hot mot säkerheten för människoliv eller mot skyddet av havsmiljön.
- (2) Enligt det direktivet måste medlemsstaterna, i egenskap av kuststater, kunna utbyta den information som de får i samband med övervakningen av sjötrafiken i sina behörighetsområden. Gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSeaNet, som har utvecklats av kommissionen med medlemsstaternas samtycke, omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man också ta fram exakta och aktuella uppgifter från källan om fartyg i europeiska vatten, deras

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...], [...], s. [...].

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka dem till alla myndigheter.

- (3) För att den insamlade informationen skall kunna användas bör den infrastruktur som krävs för att samla in och utväxla data enligt detta direktiv och som medlemsstaternas förvaltningar har byggt upp integreras i gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSeaNet.
- (4) Av alla de uppgifter som anmäls och skickas vidare i enlighet med direktiv 2002/59/EG är de som beskriver farligt eller förorenande gods som transporteras till sjöss särskilt viktiga. Med tanke på de olyckor till havs som har inträffat på sistone bör kustbevakningarna lättare få tillgång till uppgifter om olja som transporteras till sjöss för att kunna välja den bästa tekniken för att bekämpa skador. I akuta lägen bör kustbevakningarna kunna ta direkt kontakt med de operatörer som har de bästa kunskaperna om de transporterade produkterna.
- (5) Utrustningen för automatisk identifiering av fartyg (AIS), som föreskrivs i SOLAS-konventionen, gör det möjligt att förbättra möjligheterna att övervaka fartygen, och framförallt att förbättra säkerheten i närsituationer. Den återfinns därför i bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG. På grund av det stora antal kollisioner där fiskefartyg är inblandade, eftersom handelsfartygen inte har upptäckt dem eller de inte har upptäckt handelsfartyg i närheten, är det av största vikt att bestämmelserna utvidgas till att omfatta fiskefartyg på över 15 meter.
- (6) Det bör undersökas om AIS-systemet kan samverka med de system för positionering och kommunikation som används inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken, som satellitövervakningssystemet (VMS). Arbetet med att integrera dessa system bör ta hänsyn till de behov och krav som finns när det gäller kontroll av fiskeflottan, särskilt när det gäller den överförda datans sekretess och konfidentialitet.
- (7) Enligt artikel 16 i direktiv 2002/59/EG skall medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för fartyg som utgör en risk på grund av sitt uppträdande eller sitt skick. Till förteckningen över sådana fartyg bör de fartyg läggas som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringar eller finansiella säkerheter liksom de som rapporteras av lotsar eller hamnmyndigheter, eftersom de kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.
- (8) I artikel 18 i direktiv 2002/59/EG behandlas risker som uppstår till följd av ytterst ogynnsamma väderförhållanden, och på samma sätt bör hänsyn tas till farligt isläge. Om medlemsstatens behöriga myndighet, på grundval av prognoser om is från en behörig informationstjänst, bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär föroreningsrisker, bör myndigheten meddela befälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller vill anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. I detta sammanhang är det nödvändigt att myndigheten kan vidta alla lämpliga åtgärder för att skydda människoliv till havs och miljö.
- (9) I artikel 20 i direktiv 2002/59/EG föreskrivs att medlemsstaterna skall utarbeta planer för att, om situationen så kräver, ta emot fartyg i nöd i sina hamnar eller på annan skyddad plats på bästa möjliga sätt för att lindra effekterna av sjöolyckor.

- (10) Mot bakgrund av riktlinjerna om skyddade platser som antogs av IMO efter det att direktiv 2002/59/EG antogs, och efter samarbete mellan kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och medlemsstaterna, verkar det emellertid nödvändigt att precisera innehållet i planerna så att genomförandet av bestämmelserna blir harmoniserat och effektivt, och det blir tydligare vilka skyldigheter medlemsstaterna har.
- (11) Vid en nödsituation till havs, dvs. en situation som riskerar att leda till skeppsbrott eller utgör en risk för miljön eller sjösäkerheten, kan det bli nödvändigt att fatta beslut om att ta emot ett fartyg i nöd på en skyddad plats. I så fall bör den berörda myndigheten i förväg göra en lägesbedömning på grundval av tillämplig plan.
- (12) Planer för mottagande av fartyg i nöd bör innehålla en exakt beskrivning av beslutsgången vid larm och av agerande i olika situationer. De berörda myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna, liksom kommunikationssätten mellan de berörda parterna. De förfaranden som används bör medge snabba beslut som baseras på särskild sjöfartsexpertis. Den myndighet som ansvarar för att fastställa lämplig skyddad plats för fartyg i nöd bör kunna uppvisa garantier på sin självständighet och kunna genomföra sina beslut.
- (13) Medlemsstaterna bör vid utarbetandet av planerna genomföra en inventering av möjliga skyddade platser längs kusten så att myndigheten, vid en olycka eller ett tillbud till havs, enkelt och snabbt kan fastställa vilket område som är mest lämpat att ta emot fartyget i nöd. Inventeringen bör omfatta insamling av uppgifter av betydelse, särskilt om platsernas fysiska, miljömässiga och ekonomiska särdrag och om utrustning och anläggningar som finns tillgängliga för att underlätta mottagande av fartyg i nöd eller bekämpandet av följder av en olycka eller förorening.
- (14) Förteckningarna över de behöriga myndigheter som fattar beslut om att ta emot fartyg på en skyddad plats och de som tar emot och hanterar larm bör kungöras på lämpligt sätt. Medlemsstaterna bör också informera kommissionen om förteckningen över möjliga skyddade platser. Det kan även vara till fördel om lämpliga uppgifter om planer och skyddade platser finns tillgängliga för de som deltar i sjöräddningsinsatser och för myndigheterna i de grannmedlemsstater som kan tänkas påverkas av en nödsituation till sjöss.
- (15) Mottagande av ett fartyg i nöd kan leda till omfattande skador på egendom, personer och miljö. Innan myndigheterna fattar beslut bör de kunna fastställa om fartyget har försäkringsskydd eller annan finansiell säkerhet som kan ersätta kostnader och skador i samband med att fartyget tas emot på en skyddad plats. Även om det inte finns någon försäkring eller någon finansiell säkerhet måste dock myndigheterna göra en bedömning av faktorer och risker i samband med att man tar emot eller vägrar att ta emot fartyget.
- (16) Syftet med bestämmelserna om kontroll och organisation av sjötrafiken är att medlemsstaterna skall kunna få faktiska kunskaper om de fartyg som uppehåller sig i vatten under deras jurisdiktion och på så sätt bättre kunna förebygga eventuella risker. Bättre informationsutbyte skulle därför kunna förbättra kvaliteten på och underlätta hanteringen av de insamlade uppgifterna.

- (17) I enlighet med direktiv 2002/59/EG har medlemsstaterna och kommissionen förbättrat harmoniseringen av det elektroniska informationsutbytet, särskilt när det gäller transport av farligt eller förorenande gods. SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, som började utvecklas 2002, bör i dag vara referensnät på gemenskapsnivå.
- (18) Den utveckling som skett inom ny teknik, särskilt när det gäller tillämpningar i rymden, som övervakning av fartyg genom bojar, satellitbilder eller Galileo, innebär att det i dag är möjligt att övervaka sjötrafiken längre ut till havs och få bättre täckning av de europeiska farvattnen. Inom Internationella sjöfartsorganisationen diskuterar man i dag möjligheten att utveckla trafikövervakning med lång räckvidd. För att sådana hjälpmedel säkert skall ingå i bestämmelserna om övervakning av sjötrafiken i direktiv 2002/59/EG bör arbetet ske inom ramen för ett EU-samarbete.
- (19) För att den information som samlas in inom ramen för det här direktivet eller andra rättsakter om sjösäkerhet skall kunna utnyttjas på ett optimalt och harmoniserat sätt inom gemenskapen bör kommissionen se till att informationen hanteras, används och sprids till de myndigheter som medlemsstaterna utsett.
- (20) Databasen Equasis har visat hur viktigt det är att främja sjösäkerhet, särskilt bland sjötransportörer. Kommissionen bör därför bidra till att sprida information, främst genom det systemet, som är av intresse för sjöfarten och som samlats in av olika offentliga och privata organ som sysslar med sjösäkerhet.
- (21) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)¹⁴, centraliseras arbetsuppgifterna för de kommittéer som inrättats i den del av gemenskapslagstiftningen som avser sjösäkerhet, förhindrande av förorening orsakade av fartyg och skydd av levnadsvillkor och arbetsförhållanden ombord. Den befintliga kommittén bör därför ersättas med COSS.
- (22) Hänsyn bör tas till ändringar i relevanta internationella instrument.
- (23) Europeiska sjösäkerhetsbyrån som inrättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002¹⁵ bör bistå med att genomföra det här direktivet på ett sammanhängande och effektivt sätt.
- (24) Direktiv 2002/59/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹⁴ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 415/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 10).

¹⁵ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 724/2004 (EUT L 129, 29.4.2004, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2002/59/EG skall ändras på följande sätt:

1. I artikel 2.2 skall inledningsfrasen ”Detta direktiv skall inte tillämpas på” ersättas med ”Om inget annat anges skall detta direktiv inte tillämpas på”.
2. Artikel 3 skall ändras på följande sätt:
 - a) Led a skall ändras på följande sätt:
 - i) ”relevanta internationella instrument” skall ersättas med ”relevanta internationella instrument (i uppdaterad version)”.
 - ii) Följande strecksatser skall läggas till:
 - ”IMO:s resolution A.949(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 949(23) med titeln ”Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance”,
 - IMO:s resolution A.950(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 950(23) med titeln ”Maritime assistance services (MAS)”.
 - b) Följande led s-u skall läggas till:
 - s) *SafeSeaNet*: gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, utvecklat av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna för genomförandet av gemenskapslagstiftningen.
 - t) *reguljär trafik*: en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
 - u) *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur havet.”
3. Följande artikel skall införas som artikel 6a:

”Artikel 6a

Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem

Varje fiskefartyg med en total längd över 15 meter som uppehåller sig i vatten under en medlemsstats jurisdiktion skall, i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I.3, vara utrustat med en AIS som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.”

4. Artikel 12 skall ersättas med följande:

”Artikel 12
Avlastarens skyldigheter

Inget farligt eller förorenande gods får lämnas till transport eller lastas ombord i ett fartyg, oavsett dess storlek, i en medlemsstats hamn, om inte en deklaration har överlämnats till befälhavaren eller fartygsoperatören med följande uppgifter:

- a) De uppgifter som räknas upp i bilaga I.2.
- b) För de ämnen som avses i bilaga I till MARPOL, säkerhetsdatabladet med produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper, även viskositeten uttryckt i cSt vid 50°C och densiteten vid 15°C.
- c) Kontaktuppgifter för nödsituationer till avlastaren eller annan person eller annat organ som har information om produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper och om vilka åtgärder som skall vidtas vid nödsituationer.

Deklarationen skall lämnas till befälhavaren eller fartygsoperatören av avlastaren, som också skall se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med första stycket.”

5. I artikel 16.1 skall följande led d och e läggas till:

- d) ”Fartyg som inte har anmält eller som saknar intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt direktiv XX/XXXX/EG [om fartygsägares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter].
- e) Fartyg som enligt en rapport från lots eller hamnmyndigheter uppvisar brister som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.”

6. Följande artikel skall införas som artikel 18a:

”Artikel 18a
Åtgärder vid farligt isläge

- 1. Om de behöriga myndigheter som utsetts av medlemsstaterna bedömer att isläget innebär allvarlig fara för människoliv till havs eller skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:
 - a) Myndigheterna i fråga skall ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som vill anlöpa eller lämna någon av deras hamnar uppgifter om isläget, rekommenderade rutter och isbrytarnas verksamhet i behörighetsområdet.
 - b) Myndigheterna i fråga har rätt att begära att fartyg som befinner sig i de berörda områdena och som vill anlöpa eller lämna en hamn eller en terminal eller lämna en ankarplats skall uppfylla de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.

2. Bedömningen av om isläget motiverar åtgärder enligt punkterna 1 och 2 skall grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.”
7. I artikel 19.2 skall följande stycke läggas till:

”I detta syfte skall de på begäran översända de uppgifter som avses i artikel 12 till de nationella behöriga myndigheterna.”
8. Artikel 20 skall ersättas med följande:

”Artikel 20

Mottagande av fartyg i nöd på skyddade platser

1. Medlemsstaterna skall se till att fartyg i nöd kan gå till en skyddad plats där de faror som fartygets situation ger upphov till kan begränsas; detta gäller dock inte om annat följer av resultatet av den lägesbedömning som skall göras på grundval av den plan som avses i artikel 20a.
 2. Ett fartyg i nöd skall tas emot på en skyddad plats först efter det att en oberoende behörig myndighet som utsetts av medlemsstaten har gjort en lägesbedömning och fattat ett beslut.
 3. De myndigheter som avses i punkt 2 skall sammanträda regelbundet för att utbyta kunskaper och förbättra de rutiner som införts med stöd av den här artikeln. De får sammanträda när som helst, på grund av särskilda omständigheter, på begäran av någon av dem eller av kommissionen.”
9. Följande artikel skall införas som artikel 20a:

”Artikel 20a

Planer för mottagande av fartyg i nöd

1. Medlemsstaterna skall utarbeta planer för hot som orsakas av fartyg i nöd i vatten under deras jurisdiktion.
2. De planer som avses i punkt 1 skall utarbetas efter samråd med berörda parter och med hänsyn till de riktlinjer från IMO som avses i artikel 3 a och skall minst innehålla följande uppgifter:
 - a) Vilken eller vilka myndigheter som ansvarar för att ta emot och hantera larm.
 - b) Vilken myndighet som ansvarar för lägesbedömning, beslut om lämplig skyddad plats och beslut om mottagande av fartyg i nöd på en utsedd skyddad plats.
 - c) En förteckning över möjliga skyddade platser med uppgifter om aspekter som underlättar bedömning och snabba beslut, inbegripet en beskrivning

av miljömässiga och sociala faktorer och naturförhållandena på de möjliga platserna.

- d) Bedömningsmetoder för val av skyddad plats utifrån förteckningen över möjliga skyddade platser.
 - e) Resurser och anläggningar som lämpar sig för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.
 - f) Tillämpliga internationella samordnings- och beslutsmekanismer.
 - g) Förfaranden för finansiella säkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.
3. Medlemsstaterna skall offentliggöra namnet på den behöriga myndighet som avses i artikel 20.2 och de kontaktpunkter som tar emot och hanterar larm. De skall skicka förteckningen över möjliga skyddade platser till kommissionen. De skall också översända uppgifter av betydelse om planer och skyddade platser till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planen för mottagande av fartyg i nöd skall de se till att de som deltar i åtgärderna, inbegripet räddnings- och bogseringsföretag, får tillgång till alla uppgifter av betydelse om planer och skyddade platser.”

10. Följande artikel skall läggas till som artikel 20b:

”Artikel 20b

Finansiella säkerheter

- 1. Innan ett fartyg i nöd tas emot på en skyddad plats får medlemsstaten begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett intyg om försäkring eller finansiell säkerhet i enlighet med artikel X i direktiv XX/XXXX/EG [om fartygsägares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter], som täcker skadeståndansvaret för skador orsakade av fartyget.
- 2. Även i de fall då det inte finns något intyg om försäkring eller finansiell säkerhet skall medlemsstaten göra en lägesbedömning och fatta beslut enligt artikel 20.”

11. Följande artikel skall införas som artikel 22a:

”Artikel 22a

Det europeiska systemet för informationsutbyte inom sjöfarten - SafeSeaNet

- 1. Medlemsstaterna skall införa nationella eller lokala system för hanteringen av den sjöfartsinformation som avses i detta direktiv.

2. De kommunikationssystem som upprättas med tillämpning av punkt 1 skall medge operativ användning av den insamlade informationen och uppfylla kraven i artikel 14.
 3. För att informationsutbytet skall fungera väl skall medlemsstaterna se till att de nationella eller lokala system som skall ta emot, hantera och bevara informationen kan kopplas samman med SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten.”
12. Artikel 23 skall ändras på följande sätt:
- a) Led c skall ersättas med följande:

”c) Öka täckningen för eller uppdatera gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg, med beaktande av den informations- och kommunikationstekniska utvecklingen. För att uppnå detta skall medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjötrafikinformationstjänster och lämpliga trafiksepareringssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande. De skall också samarbeta inom ramen för berörda regionala och internationella organ med att utveckla system med lång räckvidd för övervakning och bevakning av sjötrafiken.”
 - b) Följande led skall läggas till som led e och f:

”e) Se till att de nationella system som hanterar den information som anges i bilagan är sammankopplingsbara och driftskompatibla och utveckla och uppdatera SafeSeaNet.

f) Undersöka genomförbarheten och fastställa villkoren för en integrering av automatiska identifieringssystem (AIS) med de system för positionering och kommunikation som används inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken.”
13. Följande artikel skall införas som artikel 23a:

”Artikel 23a

Hantering av sjösäkerhetsinformation

1. Kommissionen skall, om nödvändigt, se till att den information som samlats in enligt detta direktiv eller av offentliga eller privata organ som ett led i deras arbete, behandlas, används och sprids till de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna.
2. Kommissionen skall i förekommande fall också bidra till utveckling och drift av system för insamling och spridning av sjösäkerhetsdata, främst genom systemet Equasis, men också genom andra, liknande, offentliga system.”

14. Artikel 28 skall ersättas med följande:

”Artikel 28
Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som inrättats enligt artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002*.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

* EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.”

15. I bilaga II.I skall följande läggas till som punkt 3:

”3. Fiskefartyg

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a enligt följande tidsplan:

- Fiskefartyg med en total längd på minst 24 meter, men under 45 meter: senast den 1 januari 2008.
- Fiskefartyg med en total längd på minst 18 meter, men under 24 meter: senast den 1 januari 2009.
- Fiskefartyg med en total längd över 15 meter, men under 18 meter: senast den 1 januari 2010.”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [*tolv månader från dagen för dess ikraftträdande*]. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, och om uppgifter som hamnstaten behöver för tillsyn av fartyg.

2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

Berörda politikområden: Energi och transport

Verksamhet i samband därmed: Kustfart och inre fart, intermodalitet

3. BERÖRDA BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed (f.d. B.A-poster) inklusive följande rubriker: Ej tillämpligt.

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet: Ej tillämpligt.

3.3. Budgettekniska uppgifter (lägg till rader vid behov): Ej tillämpligt.

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag ¹⁶ / icke-diff. anslag ¹⁷	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag/icke-diff. anslag	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr

¹⁶ Differentierade anslag.

¹⁷ Icke-differentierade anslag.

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Finansiella resurser

4.1.1. Sammanfattning av åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare	Totalt
-----------------	---------	--	------	-----	-----	-----	-----	----------------------	--------

Driftsutgifter¹⁸

ÅB	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
BB		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet¹⁹

Tekniskt och administrativt stöd (IDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTALT REFERENSBELOPP

ÅB		a+c	0	0	0	0	0	0	0
BB		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet²⁰

Personalresurser och utgifter i samband därmed (IDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (IDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Total preliminär finansiell kostnad för stödet

ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

¹⁸ Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

¹⁹ Utgifter enligt artikel xx 01 04 i avdelning xx.

²⁰ Utgifter enligt kapitel xx 01 utom artikel xx 01 04 och artikel xx 01 05.

Samfinansieringsuppgifter

Rättsaktsförslaget innehåller inga bestämmelser om samfinansiering av medlemsstaterna.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare	Totalt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- ☒ Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering
- ☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
- ☐ i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet²¹ (om mekanismen för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- ☒ Inkomsterna påverkas inte
- ☐ Inkomsterna påverkas enligt följande:

Observera: Den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.

miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetpost	Inkomster	Före åtgärden [år n-1]	Situation efter åtgärden					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) Inkomster i absoluta belopp		0	0	0	0	0	0
	b) Förändring av Δ inkomster		0	0	0	0	0	0

²¹ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

²² Lägg vid behov till fler kolumner, dvs. om åtgärdens löptid är längre än sex år.

4.2. **Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1**

Förslaget påverkar inte gemenskapens personalkostnader. Förvaltning genom befintlig personal.

Årligt behov	År n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare
Total personalstyrka	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. **BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN**

5.1. **Behov på kort eller lång sikt**

Direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 innebär en omgruppering och omorganisering av den sjöfartsförvaltning och tillsyn av fartyg som används i dag.

I direktivet samlas bestämmelser om fartygssäkerhet, skydd av människoliv till havs och skydd av havsmiljön, till exempel införandet av transpondersystem AIS och skyddade hamnar.

För att bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG bättre skall stämma överens med de driftsmässiga, juridiska och tekniska kraven och mot bakgrund av samarbetet med medlemsstaterna bör vissa ändringar göras.

5.2. **Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagens förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter**

Ändringen av direktivet är huvudsakligen teknisk. Förslaget innehåller detaljbestämmelser som inte ändrar den allmänna inriktningen av direktiv 2002/59/EG, men som utgör ett komplement och ökar bestämmelsernas effektivitet.

5.3. **Aktivitetsbaserade mål, förväntade resultat och tillhörande indikatorer för förslaget**

Förslaget till ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen innehåller följande bestämmelser (förväntade resultat):

- Införandet av klara och exakta rambestämmelser om skyddade platser gör att det blir klart vilka myndigheter som ansvarar för att utse skyddad plats. Dessa myndigheter kommer att ha tillräckliga beslutsunderlag och en exakt förteckning över möjliga skyddade platser längs kusten.
- I direktiv 2002/59/EG samlas bestämmelserna om projektet SafeSeaNet, elektroniskt nät för utbyte av uppgifter om fartygens förflyttningar och farligt gods i gemenskapens farvatten.
- Automatiska identifieringssystem (AIS) installeras ombord på alla fartyg som är över 15 meter långa.

- Särskilda bestämmelser skall göra det möjligt för kustmedlemsstaterna att vidta lämpliga åtgärder för att minska de faror som isläget innebär för sjöfarten i norra delarna av Europeiska unionen.

5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

Ange hur åtgärden skall genomföras²³.

- ☐ Centraliserad förvaltning
- ☒ Direkt av kommissionen
- ☐ Indirekt genom utläggning på
 - ☐ genomförandeorgan
 - ☐ av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
 - ☐ nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter
- ☐ Gemensam eller decentraliserad förvaltning
- ☐ med medlemsstater
- ☐ med tredjeland
- ☐ Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)

Anmärkningar:

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Enligt förslaget skall medlemsstaterna anmäla de genomförandeåtgärder som de tänker anta för att införliva direktivet med nationell lagstiftning.

Vid bristande anmälan inleds automatiskt överträdelseförfarandet i artikel 226 i fördraget.

Europeiska sjöfartsbyrån kommer att kontrollera att medlemsstaterna genomför direktivet.

²³ Vid fler än en metod lämna kompletterande uppgifter i avsnittet ”Anmärkningar” i denna punkt.

6.1. Utvärdering

6.1.1. Förhandsbedömning

Möjliga effekter av åtgärden är som följer:

Skyddade platser

Denna åtgärd är främst kvalitativ snarare än kvantitativ. Den är tänkt att klargöra befintliga förfaranden och krav samt ge en säkrare och mer komplett rättslig ram för beslutsfattande och för de berörda parterna i en nödsituation. Effekterna kommer således att vara positiva för samtliga parter: Kuststater, operatörer, befälhavarna på fartyg i nödsituation och hamnmyndigheterna.

Integrering av SafeSeaNet

Förslaget tar hänsyn till att principen om samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen, i enlighet med artikel 23 i direktiv 2002/59/EG, har varit en stor framgång. Medlemsstaterna har i hög grad deltagit i projektet, till och med mer än vad som krävs enligt direktivet, för att se till att SafeSeaNet utnyttjas så långt det är möjligt.

Fiskefartygen utrustas med AIS

Denna bestämmelse gör det möjligt att minska antalet kollisioner där fiskefartyg är inblandade. Som med all utrustning kommer installeringen av AIS-utrustningen på fiskefartygen att medföra ekonomiska kostnader för operatörerna. Den totala beräknade kostnaden för den berörda fiskeflottan (fartyg på över 15 meter) uppgår till ca 23 miljoner euro.

Navigering vid is

Bestämmelserna bör leda till ett minskat antal olyckor i områdena i fråga (av ett hundratal fall som granskats av ett finländskt forskningsinstitut skedde 30 % pga. strukturella brister hos fartygen till följd av is). Detta beräknas inte medföra några nya kostnader för de berörda förvaltningarna. Faktum är att alla stater som berörs av problem med vinteris har redan instanser som hanterar problemen.

6.1.2. Åtgärder som vidtagits som följd av en interimis-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)

Ej tillämpligt.

6.1.3. Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar

Kommissionen skall utarbeta en rapport på grundval av månadsrapporter från medlemsstaterna.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Ej tillämpligt.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

8.1 Mål och finansiella behov för förslaget: Ej tillämpligt.

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

(Målens, åtgärdernas och resultatens rubriker skall anges)	Typ av åtgärder och resultat	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och senare		TOTALT	
			Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader
VERKSAMHETSMÅL nr 1 ⁹ ...																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
- Genomförande 2																
Åtgärd 2.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 1																
VERKSAMHETSMÅL nr 2																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 2																
VERKSAMHETSMÅL nr n																
Delsumma mål n																
TOTALA KOSTNADER																

⁹ Se redogörelse i punkt 5.3.

8.2 Administrativa utgifter

8.2.1 Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Fast eller tillfälligt anställda 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
Personal som finansieras ¹¹ via artikel XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Övrig personal som finansieras ¹² via artikel XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALT		0,50	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig: uppgifter

En ändring av gemenskapens system för trafikövervakning utvidgar gemenskapens behörighet inom sjösäkerhet. Det är nödvändigt att öka personalstyrkan med uppskattningsvis en halv A-tjänst för att säkerställa en korrekt uppföljning av direktivets genomförande.

8.2.3 Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

- ☐ Tjänster som för närvarande är avsedda för förvaltning av det program som skall ersättas eller förlängas.
- ☐ Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- ☐ Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.
- ☒ Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).
- ☐ Tjänster som krävs för år n men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

¹⁰ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹¹ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹² Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

8.2.4 Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 – Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nummer och beteckning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive personalkostnader i samband därmed)							0
Genomförandeorgan ¹³							0
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							0
- internt							0
- externt							0
Totalt tekniskt och administrativt stöd							0

8.2.5 Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare
Fast och tillfälligt anställda (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktsanställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Beräkning – *Fast och tillfälligt anställda*

(108 000 euro * 0,5 = 54 000 €)

Beräkning – *Personal som finansieras via artikel XX 01 02*

Ej tillämpligt.

¹³ Hänvisa till den särskilda finansieringsöversikt som gäller för de berörda genomförandeorganen.

8.2.6 Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Kommittéer ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssystem	0	0	0	0	0	0	0
2. Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)	0	0	0	0	0	0	0
Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0	0	0	0	0	0	0

* Påverkar inte aktuell budget för tjänsteresor.

Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Ej tillämpligt.

¹⁴ Ange typ av kommitté och grupp som den tillhör.