

Näringsdepartementet

Gemensamberetts med SB/pol, SB/sam, SB/EU, Ju/PO, UD/FMR, Fi/Ba2, Fi/S3, Fö/MIL, Fö/CIV, Jo/JFS, M/Na, Brysselrepresentationen, N/RS och N/EIS

9 a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

Dokumentbeteckning

Rådskokument 9343/07 MAR 31 ENV 240 PECHE 138 CODEC 138

Sammanfattning

Direktivförslaget ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Det är en omarbetning av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Förslaget behandlades i rådsarbetsgruppen under våren 2006. Vid TTE-rådsmötet den 8-9 juni 2006 antogs en allmän inriktning och rådsarbetsgruppen har under våren 2007 gått igenom EP:s ändringsförslag samt godkänt att en del av dem arbetas in i texten till den allmänna inriktningen.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

I Ståndpunkter

1. Svensk ståndpunkt

SE kan ställa sig bakom den text som föreslagits av ORDF inför den politiska överenskommelsen.

SE bör dock bevaka att frågan om långväga identifiering och spårning (Long Range Identification and Tracking of Ships, LRIT) av fartyg inte

förekommer i texten till den politiska överenskommelsen eftersom denna fråga kommer att behandlas i särskild ordning.

2. Övriga medlemsstaters ståndpunkter

MS stöder ORDF förslag.

3. Institutionernas ståndpunkter

EP har lagt fram en rad förslag som rådet inte kan godta, bl.a. att förslaget om en europeisk LRIT-datacentral inkluderas i direktivet.

4. Synpunkter från remissbehandling eller samråd med berörda aktörer

Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Räddningsverket, Sjöfartsverket, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas förening, Sjöbefälsförbundet, Skogsindustrierna, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Hamnar, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges redareförening samt Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg stöder generellt sett förslaget.

II Förslaget

1. Innehåll

Artikel 1.2: SafeSeaNet, reguljärtrafik och fiskefartyg definieras.

Artikel 1.3: I artikeln föreslås att fiskefartyg över 15 meter som uppehåller sig i vatten under en medlemsstats jurisdiktion skall vara utrustade med automatiskt identifieringssystem (AIS).

Artikel 1.4: Förslaget innebär bland annat att farligt eller förorenande gods inte får lastas ombord ett fartyg om inte befälhavaren eller fartygsoperatören försetts med en lastdeklaration om detta gods.

Artikel 1.5: Här föreslås att dels fartyg som inte har anmält innehav av intyg eller saknar intyg om försäkring eller finansiell säkerhet, dels fartyg för vilka lots eller hamnmyndighet rapporterat in brister som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk, skall betraktas som en potentiell risk för sjöfarten.

Artikel 1.6: Kommissionen föreslår en ny artikel 18a om åtgärder vid svåra isförhållanden. Den behöriga myndigheten skall enligt förslaget informera befälhavarna på de fartyg, som antingen befinner sig inom medlemsstatens behörighetsområde eller som vill anlöpa eller lämna någon av dess hamnar, om isförhållanden, rekommenderade rutter och isbrytarverksamhet. Myndigheterna föreslås också kunna begära att fartygen i nämnda fall uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.

Artikel 1.8-9: Förslaget handlar om harmonisering av genomförandet av skyddade platser. Medlemsstaterna skall - efter att dess berörda myndigheter har gjort en lägesbedömning och fattat beslut i frågan – se till att fartyg i nöd kan gå till en skyddad plats. Medlemsstaterna skall också utarbeta planer för mottagande av fartyg i nöd. Planerna skall bland annat innehålla en förteckning över möjliga skyddade platser. Förteckningen skall skickas till kommissionen och uppgifter av betydelse om planer och skyddade platser skall översändas till grannmedlemsstaterna.

Artikel 1.10: Innan ett fartyg tas emot på en skyddad plats, skall medlemsstaten kunna begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren presenterar en försäkring eller ekonomisk garanti för att täcka eventuella skador. Även i de fall då det inte finns någon försäkring eller finansiell säkerhet skall medlemsstaten göra en lägesbedömning och fatta beslut om mottagande till skyddad plats.

Artikel 1.11: Kommissionen föreslår att medlemsstaterna inför nationella eller lokala system för hantering av den sjöfartsinformation som avses i detta direktiv. Dessa system skall kunna kopplas samman med SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten.

Artikel 1.12: Ändringen innebär att man ökar täckningen för eller uppdaterar gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik. Medlemsstaterna och kommissionen föreslås också samarbeta för att utveckla system med lång räckvidd för övervakning och bevakning av sjötrafiken samt undersöka om AIS kan integreras med de övervakningssystem som används inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken.

Artikel 1.13: Förslaget handlar om hantering av sjösäkerhetsinformation.

Artikel 1.14: Förslaget innebär att kommissionen biträds av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS).

Artikel 1.15: Förslaget innebär att fiskefartyg med en längd på 24-45 meter skall senast den 1 januari 2008 införa AIS. För fiskefartyg med en längd på 18-24 meter är tidsgränsen den 1 januari 2009 och för fiskefartyg med en längd på 15-18 meter är tidsgränsen den 1 januari 2010.

2. Analys

- gällande svenska regler

Genomförandet av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, innebar ändringar i dels lagen om fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Enligt regeringens förordning (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket, skall Sjöfartsverket fullgöra de uppgifter som Sverige har ålagts enligt direktiv 2002/59/EG i den mån dessa uppgifter inte på annat sätt fullgörs genom lag eller förordning, och även ansvara för att de uppgifter som enligt direktivet ankommer på en behörig myndighet, hamnmyndighet eller landcentral fullgörs.

Vad gäller isklassning följer Sverige HELCOM:s rekommendationer, som innebär att enbart fartyg med tillräcklig skrovkapacitet och maskinstyrka för att klara vinterförhållanden i Östersjön får isbrytarassistans. Kommissionens förslag ger myndigheterna möjlighet att neka fartyg att anlöpa eller lämna hamn, terminal eller ankarplats om fartyget inte uppfyller de krav på skrovkapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i fråga.

- budgetära konsekvenser

Genomförandet av kommissionens förslag i fråga om att bland annat kartlägga skyddade platser skulle sannolikt leda till betydande kostnader för myndigheterna.

- konsekvenser för stat, kommun, landsting, företag och enskilda

Förslaget om AIS-krav på fiskefartyg innebär ekonomiska konsekvenser för fiskerieringen.

- kommissionens konsekvensanalys

Kommissionen räknar med att varje AIS-utrustning kostar omkring 2000 euro och att den totala kostnaden för den berörda fiskeflottan uppgår till ca 23 miljoner euro.

III Övrigt

1. Fortsatt behandling av ärendet

Ordförandeskapets avser lägga fram sitt förslag till TTE-rådet den 6-8 juni 2007 för politisk överenskommelse.

2. Fackuttryck/termer

- **AIS:** ett automatiskt identifieringssystem för övervakning av handelsfartyg.
- **IMO:** Internationella sjöfartsorganisationen.
- **SafeSeaNet:** gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten.