



Övervakning av sjötrafik

Näringsdepartementet

2006-02-24

Dokumentbeteckning

KOM(2005)589

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

Sammanfattning

Förslaget har kommit till i syfte att anpassa direktiv 2002/59/EG till den tekniska utveckling som skett inom sjösäkerhetsområdet. Kommissionen föreslår att fiskefartyg över 15 meter skall förses med automatiskt identifieringssystem (AIS), att medlemsstaternas genomförande av skyddade platser för fartyg i nöd harmoniseras i större utsträckning samt att direktivet kompletteras med dels åtgärder vid farligt isläge, dels principer om utbyte av sjösäkerhetsinformation. Vidare vill kommissionen skapa förutsättningar för att utvidga sjötrafikövervakningen längre ut till havs.

1 Förslaget

1.1 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.

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.

1.3 Budgetära konsekvenser

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

Genomförandet av kommissionens förslag i fråga om skyddade platser kommer sannolikt att leda till betydande kostnader för myndigheterna.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stöder generellt sett förslaget, men är tveksam till mervärdet med vissa av ändringarna.

Artikel 1.2: En bättre samstämmighet bör eftersträvas så att definitionen på fiskefartyg i direktiv 2002/59/EG stämmer överens med den definition som finns i rådets förordning (EG) nr 2371/2002.

Artiklarna 1.3 och 1.15: I fråga om AIS-krav på fiskefartyg delar Sverige övriga medlemsstaters inställning att det finns många utestående frågor som behöver klargöras.

Artikel 1.6: Sverige ställer sig mycket positivt till att kommissionen valt att tillmötesgå det svenska förslaget om att inkludera isklassregler i direktiv 2002/59/EG.

Artiklarna 1.8-9: Sverige har redan ett väl fungerande system för mottagande av fartyg i nöd – ett system som lever upp till både IMO:s och EU:s regler. Systemet innebär att myndigheterna tar beslut om skyddad plats i varje enskilt fall och efter det att man tagit hänsyn till rådande omständigheter som fartygets storlek, last och väderförhållanden. Därför ifrågasätter Sverige i likhet med flertalet andra medlemsstater mervärdet med att införa förteckningar över skyddade platser, i synnerhet om dessa förteckningar kommer att bli uttömmande utan möjlighet till flexibilitet vid mottagande av fartyg i nöd.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Rådets arbetsgrupp har sållat ut ett antal frågor där de vill se klagoranden från kommissionens sida.

Artiklarna 1.3 och 1.15: Medlemsstaterna vill bland annat veta hur AIS-krav för fiskefartyg skulle bidra till att undvika kollisioner, om det finns mer kostnadseffektiva sjösäkerhetsåtgärder, om förslaget kan finansieras med hjälp av EU-medel, om det är realistiskt att försöka integrera systemen AIS och VMS samt om 15 meters fartygslängd är en rimlig gräns för kravet på AIS.

Artiklarna 1.8-9: Ett flertal medlemsstater har ifrågasatt mervärdet med dels en förteckning över skyddade platser (i synnerhet om förteckningen förväntas bli uttömmande), dels förslaget att medlemsstaten skall utse en *oberoende* kompetent myndighet som fattar beslut om att ta emot fartyg i nöd till skyddad plats.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Artiklarna 1.3 och 1.15: Kommissionen menar att AIS är överlägset andra system i arbetet med att minska kollisioner. Gränsen på 15 meter har valts eftersom det är minimigränsen för VMS-utrustning. Kommissionen bekräftar att frågan om det är möjligt att integrera systemen AIS och VMS behöver utredas vidare. Vad gäller stöd från EU-medel till fiskenäringen ställer sig kommissionen inte negativ till detta.

Artiklarna 1.8-9: Kommissionen försvarar sitt förslag om förteckningar över skyddade platser med att reglerna för dessa platser behöver bli tydligare och harmoniseras mellan medlemsstaterna samt att det måste finnas en möjlighet för kommissionen att granska att systemet fungerar.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Räddningsverket, Sjöfartsverket, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas förening, Sjöbefälsförbundet, Skogsindustrierna, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Hamnar, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges redareförening samt

Artikel 1.2:

Fiskeriverket menar att definitionen på fiskefartyg inte överensstämmer med definitionen på fiskefartyg enligt rådets förordning (EG) nr 2371/2002.

Artikel 1.3:

Fiskeriverket stöder förslaget, men anser att de fiskefartyg som uteslutande används innanför baslinjerna bör undantas från kraven på AIS (på samma sätt som gäller för VMS enligt EG-förordning nr 2244/2003). Verket stöder vidare idén att försöka kombinera VMS med AIS, men framhåller att även om fiskefartyg över 15 meter förses med AIS så kommer det alltså att finnas ett stort antal mindre fiskefartyg i kustnära områden utan AIS.

Sjöfartsverket framför att frågan om AIS och VMS bör utredas vidare.

SEKO Sjöfolk anser att Sverige bör verka för att även fiskefartyg under 15 meter omfattas av krav på AIS eftersom det oftast är de små fiskefartygen som är svåra för handelssjöfarten att upptäcka vid dis, hög sjö, mörker osv.

Sveriges fiskares riksförbund framhåller att medlemsstaterna, kommissionen och EMSA bör undersöka om förslaget är kostnadseffektivt och om fiskerieringen kan få stöd för inköp av utrustning. Riksförbundet anser vidare att åtgärderna bör stödjas ekonomiskt i så stor utsträckning som möjligt.

Sveriges fartygsbefälsförening anser att AIS-krav bör införas för fiskefartyg med en längd över 10 meter.

Artiklarna 1.4-5:

Kustbevakningen är positiv till förslaget om tillgång till uppgifter om oljor som transporteras.

Sjöfartsverket vill klargöra hur man skall kunna hantera kriterierna i artikel 1.5 när fartyg kommer in i svenska farvatten; detta eftersom verket inte har information om huruvida dessa fartyg har försäkringar eller ekonomiska garantier. Vidare vill man veta om medlemsstaten förväntas ha ansvaret för denna övervakning.

SEKO Sjöfolk framhåller att artikeln även måste omfatta last som rullar ombord på ro-ro-fartyg med lastbil.

Artiklarna 1.8-9:

Kustbevakningen anser att kraven på särskilda planer, särskild inventering och förteckning över skyddade platser är för långt drivna eftersom mycket av detta finns redan i existerande regelverk, planer och publikationer i Sverige.

Lotsförbundet framför att lotsens roll vid mottagande av fartyg till skyddad plats bör omnämnas i den nya artikeln 20a.

Sveriges Kommuner och Landsting understryker att planerna för skyddade platser bör utarbetas i nära samarbete med berörda kommuner och landsting. Vidare vill förbundet se ett statligt ersättningssystem som kompenserar de kommuner och landsting som drabbas av skador till följd av mottagande av oförsäkrade fartyg i nöd.

Sveriges redareförening framför att de myndigheter som avses i artikel 1.8 bör ingå avtal om operativt och materiellt fungerande bogserbåts- och läktringsberedskap. Föreningen stöder vidare förslaget om förteckningar av skyddade platser eftersom det skulle ge myndigheter och kommuner tillfälle att förbereda sig på ett tillfredsställande sätt. De skyddade platserna bör enligt *Sveriges redareförening* vara offentliga så att fartygen ges möjlighet att beakta de skyddade platserna i sin färdplanering.

Sveriges fartygsbefälsförening anser det inte räcker med att ett antal skyddade platser längs kusten, utan att de flesta hamnar borde ha vissa möjligheter att ta emot nödställda fartyg.

Artikel 1.10:

Sjöfartsverket påpekar att förslaget inte har någon påverkan eftersom en stat inte får underlåta att vidta åtgärder för att fartyg skall kunna gå till en skyddad plats även om finansiella garantier saknas.

Lötsförbundet anser att finansiella krav inte får fördröja räddningsaktioner och föreslår att man antingen byter plats på punkterna 1 och 2 i artikel 20b eller skriver om artikeln så att finansiella ställningstaganden får en underordnad betydelse.

SEKO Sjöfolk stöder förslaget, men menar att de finansiella kraven inte får vara det avgörande om fartyget är i sådan nöd att det är fara för besättningens liv.

Förbundet *Sveriges Hamnar* ser positivt på förslaget och utgår från att försäkringen eller säkerheten täcker samtliga kostnader för bärgning, sanering och eventuellt inkomstbortfall för hamnen. Vidare anser förbundet att artikel 20b punkt 2 bör kompletteras med ett krav på medlemsstaten att om den senare fattar beslut om att ett fartyg i nöd tas emot på en skyddad plats utan intyg om försäkring eller säkerhet så skall medlemsstaten också kompensera för skador på samma sätt som om fartyget hade haft försäkring eller säkerhet.

Sveriges fartygsbefälsförening vill se ett internationellt krav om att alla fartyg som nyttjas till handelssjöfart skall vara försäkrade, i varje fall gentemot tredje man.

Artiklarna 1.11-13:

Sjöfartsverket vill i artikel 1.12 klargöra vem som skall ha tillsyn över kraven på AIS ombord på fiskefartyg.

Sjöbefälsförbundet betonar att de ombordanställdas integritet skall värnas och lämnas okränkt i de övervaknings- och informationssystem som utvecklas.

Sveriges fartygsbefälsförbund stöder en vidareutveckling av SafeSeaNet-systemet, men framför också att övervaknings- och informationssystemen bör utvidgas till att även omfatta kuststräckor och internationella vatten mellan EU-staterna.

Sveriges redareförening föredrar ett gemensamt internetbaserat rapporteringssystem för alla EU-stater.

Artikel 1.15:

Fiskeriverket stöder den föreslagna tidsplanen för införande av AIS på fiskefartyg medan *Lotsförbundet* och *SEKO Sjöfolk* anser att kravet bör införas tidigare än kommissionens förslag.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagets behandling väntas fortgå under hela det österrikiska ordförandeskapet.

3.2 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.

3.3 Fackuttryck/termer

- AIS: ett automatiskt identifieringssystem för övervakning av handelsfartyg.

HELCOM: Helsingforskommissionen, ett mellanstatligt samarbetsorgan mellan Östersjöstaterna.

- IMO: Internationella sjöfartsorganisationen.

Skyddad plats: hamn, del av hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller skyddat område som kan ta emot fartyg i en nödsituation.

SafeSeaNet: gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten.

- VMS: Vessel Monitoring System, ett fartygsövervakningssystem för fiskefartyg som infördes av gemenskapen under 1998 för vissa fartygsgrupper. VMS regleras genom rådets förordning (EG) nr 2244/2003. Från och med 2005 skall, med vissa undantag, alla fiskefartyg över 15 meter vara utrustade med VMS. Rapporter med fartygspositioner m.m. sänds varje timme (EU:s grundkrav är

varannan timme) via satellit till Fiskeriverket. Varje rapport är försedd med ett ID-nummer och innehåller positionsuppgift (latitud/longitud, WGS-84), datum och klockslag (UTC), statusinformation om rapporten samt kurs och fart omedelbart före det att rapporten sänds iväg från fartyget. Hos Fiskeriverket kopplas ID-numret sedan samman med distriktsbeteckning och distriktsnummer, fartygsnamn samt radioanropssignal. Ca 200 svenska fiskefartyg är utrustade med VMS i dag.

2005/06:FPM53