Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EF**

af 27. juni 2002

om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

(EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009	L 131	101	28.5.2009
►**M2**	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009	L 131	114	28.5.2009

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EF

af 27. juni 2002

om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 ([4]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen anførte i sin meddelelse af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs, at et af de mål, som skal nås på fællesskabsplan, er oprettelse af et obligatorisk informationssystem, som giver medlemsstaterne hurtig adgang til alle vigtige oplysninger om sej-lads med skibe, der transporterer farligt og forurenende gods, og om ladningens nøjagtige beskaffenhed.

(2) Ved Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods ([5]), er der oprettet et informationssystem for de kompetente myndigheder om skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, og om hændelser på havet. Ifølge direktivet skal Kommissionen forelægge nye forslag om indførelse af et mere udbygget indberetningssystem for Fællesskabet, som også kan omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster.

(3) Rådet giver i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs ([6]) udtryk for, at et mere fyldestgørende informationssystem er et af hovedmålene for Fællesskabets virke.

(4) Oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet vil være med til at forebygge søulykker og havforurening og mindske følgerne heraf for hav- og kystmiljøet samt lokalbefolkningens økonomi og sundhed. En effektiv skibsfart, herunder effektiv styring af skibenes anløb af havnene, afhænger desuden af, at skibene varsler deres ankomst i tilstrækkelig god tid.

([1]) EFT C 120 E af 24.4.2001, s. 67, og
EFT C 362 E af 18.12.2001, s. 255.
([2]) EFT C 221 af 7.8.2001, s. 54.
([3]) EFT C 357 af 14.12.2001, s. 1.
([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.6.2001 (EFT C 53 E af 28.2.2002, s. 304), Rådets fælles holdning af 19.12.2001 (EFT C 58 E af 5.3.2002, s. 14) og Europa-Parlamentets afgørelse af 10.4.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 25.6.2002.
([5]) EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).
([6]) EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

▼B

(5) Der er ved de europæiske kyster indført en række indberetningssystemer for skibe, som er i overensstemmelse med de relevante IMO-regler. Det bør sikres, at skibe opfylder deres indberetningsforpligtelser inden for disse systemer.

(6) Der er ligeledes oprettet skibstrafiktjenester og skibsrutesystemer, og de er vigtige for forebyggelse af ulykker og forurening i havområder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig. Det er påkrævet, at skibene benytter disse tjenester og følger reglerne i de af IMO godkendte skibsrutesystemer.

(7) Der er sket en stor teknologisk udvikling i udstyret om bord, dels til automatisk identifikation af skibe (AIS-systemer) med henblik på bedre overvågning af skibene, dels til registrering af rejsedata (VDR-systemer, også kaldet »black box«) med henblik på at gøre undersøgelse af ulykker lettere. Da sådant udstyr har stor betydning i en politik for forebyggelse af søulykker, bør det være obligatorisk på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet. De oplysninger, der stilles til rådighed via et VDR-system, kan benyttes efter en ulykke med henblik på at undersøge årsagerne til ulykken og som et forebyggende middel for at drage den nødvendige lære af sådanne situationer. Medlemsstaterne bør tilskynde til at anvende sådanne oplysninger til begge formål.

(8) Ud over passende teknisk udstyr bør medlemsstaterne sørge for, at de kompetente myndigheders kyststationer har behørigt uddannet personale i tilstrækkeligt antal.

(9) Nøjagtigt kendskab til, hvilket farligt eller forurenende gods skibene transporterer, og andre relevante sikkerhedsoplysninger, såsom oplysninger i forbindelse med navigationsmæssige hændelser, er af største betydning for forberedelse af en effektiv indsats i tilfælde af forure-ning eller fare for forurening af havet. Skibe, der er på vej til eller fra en havn i en medlemsstat, skal give sådanne oplysninger til medlemsstatens kompetente myndigheder eller havnemyndigheder.

(10) De undertiden meget omfattende oplysninger om lasten bør så vidt muligt sendes til de kompetente myndigheder eller den pågældende havnemyndighed i elektronisk form, for at det kan foregå lettere og hurtigere, og således at de kan udnyttes bedre og hurtigere. Af samme årsager bør udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne ske elektronisk.

(11) Ved fast rutefart mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, bør indberetningspligten for den enkelte sejlads kunne fraviges, hvis de pågældende selskaber har etableret interne procedurer, som til medlemsstaternes tilfredshed sikrer, at de i direktivet krævede oplysninger straks sendes til de kompetente myndigheder.

(12) Nogle skibe frembyder på grund af deres adfærd eller tilstand en potentiel fare for skibsfarten og miljøet. Medlemsstaterne bør overvåge sådanne skibe særlig nøje, træffe de fornødne for-holdsregler for at undgå, at faren bliver større, og videresende deres oplysninger om sådanne skibe til de øvrige berørte medlemsstater. Sådanne forholdsregler kunne være foranstaltninger, der hører under havnekontrollens aktiviteter.

(13) Medlemsstaterne må sikre sig mod de farer, som ulykker, hændelser eller andre situationer på havet, udslip af forurenende stoffer på havoverfladen eller drivgods frembyder for skibsfarten, personers sikkerhed og for hav- og kystmiljøet. Med henblik herpå bør skibsførere, der er under sejlads i medlemsstaternes eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, indberette sådanne tilfælde til kystmyndighederne og give alle relevante oplysninger. På baggrund af deres

▼B

særlige situation bør der gives en vis grad af fleksi-bilitet til medlemsstaterne med hensyn til valget af, hvilket af de ovennævnte geografiske områder der skal dækkes af indberetningspligten.

(14) I tilfælde af ulykker og hændelser på havet vil et uforbeholdent samarbejde mellem de berørte parter medvirke væsentligt til, at de kompetente myndigheders indsats bliver effektiv.

(15) Hvis de kompetente myndigheder, som er udpeget af medlemsstaterne, på grundlag af en farvands- og vejrudsigt fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste finder, at usædvanligt ugunstige vejr- eller søforhold skaber alvorlig fare for menneskeliv eller forurening, bør de underrette føreren af et skib, der ønsker at anløbe eller forlade den pågældende havn, herom, og de kan træffe enhver anden passende foranstaltning. Sådanne foranstaltninger kan, uden at dette berører pligten til at bistå nødstedte skibe, omfatte et eventuelt forbud mod, at skibet anløber eller forlader havnen, til situationen igen er blevet normal. I tilfælde af, at der er sikkerhedsmæssig risiko eller risiko for forurening og under hensyntagen til den konkrete situation i den pågældende havn, kan de kompetente myndigheder anbefale, at skibet ikke forlader havnen. Hvis skibets fører vælger at forlade havnen, sker det under alle omstændigheder på dennes eget ansvar, og beslutningen herom skal begrundes.

(16) Mangel på nødområder kan have alvorlige konsekvenser ved en søulykke. Derfor bør medlemsstaterne opstille sådanne planer, at de kan modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det. Disse planer bør om nødvendigt og muligt omfatte tilvejebringelse af tilstrækkelige midler og faciliteter til bistand, redningsaktioner og forureningsbekæmpelse. Havne, der modtager nødstedte skibe, bør kunne regne med hurtigt at få godtgjort deres omkostninger og eventuelle skader som følge af operationen. Kommissionen bør derfor undersøge mulighederne for at indføre en hensigtsmæssig ordning for godtgørelse til havne i Fællesskabet, der modtager nødstedte skibe, samt for at kræve, at skibe, som vil anløbe havne i Fællesskabet, er behørigt forsikret.

(17) Det er nødvendigt at opstille rammer for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten kan forbedres gennem opbygning af velegnede kommunikationsforbindelser mellem medlemsstaternes myndig- heder og havne. Desuden skal identifikations- og overvågningssystemet udbygges i de havområder i Fællesskabet, hvor dækningen er utilstrækkelig. Endvidere bør der oprettes informationsstyringscentre i Fællesskabets kystregioner, således at det bliver lettere at udveksle og have fælles adgang til data, der er relevante for overvågning af trafikken og gennemførelse af nærværende direktiv. Medlemsstaterne og Kommissionen bør tilstræbe at samarbejde med tredjelande med henblik på virkeliggørelsen af disse mål.

(18) Direktivet bliver kun effektivt, hvis medlemsstaterne nøje kontrollerer dets gennemførelse. Med henblik herpå skal medlemsstaterne regelmæssigt udføre passende kontrol eller andre foranstaltninger, som er nødvendige for at forvisse sig om, at de kommunikationsveje, der etableres i medfør af direktivet, fungerer tilfredsstillende. Der bør ligeledes indføres et sanktionssystem, således at de berørte parter tilskyndes til at opfylde deres pligt til indberetning og til at medføre det udstyr, der kræves i direktivet.

(19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere

▼B

vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(20) Nogle af bestemmelserne i dette direktiv kan ændres ved førnævnte procedure på baggrund af udviklingen i Fællesskabets og internationale instrumenter samt erfaringerne med gennemførelsen af direktivet, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde. Et nyttigt værktøj for Kommissionen til at vurdere de erfaringer, der er høstet i forbindelse med direktivets gennemførelse, er tilstrækkelige indberetninger fra medlemsstaterne om gennemførelsen.

(21) Der er i dette direktiv tale om en betydelig skærpelse, udvidelse og ændring af bestemmelserne i direktiv 93/75/EØF. Derfor bør direktiv 93/75/EØF ophæves.

(22) Målene for denne handling, nemlig at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv 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.

Medlemsstaterne overvåger og træffer alle relevante foranstaltninger for at sikre, at skibsførere, operatører eller agenter, såvel som afsendere eller ejere af farligt eller forurenende gods, der transporteres om bord på sådanne skibe, overholder kravene i dette direktiv.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for skibe med en bruttotonnage på mindst 300, medmindre andet er angivet.

2. ►M1 Medmindre andet bestemmes, finder dette direktiv ikke anvendelse på: ◄

a) krigsskibe, sømilitære hjælpeskibe og andre skibe, som ejes eller drives af en medlemsstat, og som kun anvendes i offentlig og ikke-kommerciel tjeneste

b) fiskerfartøjer, traditionelle skibe og fritidsfartøjer med en længde på mindre end 45 m

▼M1

c) bunkers på skibe med en bruttotonnage under 1 000 og storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

a) ►M1 »relevante internationale instrumenter«: følgende instrumenter som senest ændret: ◄:

— Marpol: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil

— Solas: den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer

— international konvention af 1969 om skibsmåleregler

— international konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og protokol af 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie

— SAR-konventionen: den internationale konvention af 1979 om eftersøgnings- og redningsaktioner

— ISM-koden: den internationale kode for sikker drift af skibe

— IMDG-koden: den internationale kode for søtransport af farligt gods

— IBC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af farlige kemiske produkter i bulk

— IGC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk

— BC-koden: IMO's kode for sikker transport af tørlast i bulk

— INF-koden: IMO's kode for sikker transport af bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere om bord i skibe

— IMO-resolution A.851 (20): Den Internationale Søfartsorganisations resolution A.851 (20) med titlen: »General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants«

▼M1

— IMO-resolution A.917 (22): Den Internationale Søfartsorganisations resolution 917 (22) med titlen »Guidelines for the Onboard Use of AIS« som ændret ved IMO-resolution A.956 (23)

— IMO-resolution A.949 (23): Den Internationale Søfartsorganisations resolution 949 (23) med titlen »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance«

— IMO-resolution A.950 (23): Den Internationale Søfartsorganisations resolution 950 (23) med titlen »Maritime Assistance Services (MAS)«

— »IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsulykke«: retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91), der blev vedtaget af IMO's retsudvalg den 27. april 2006, og som blev godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12. til 16. juni 2006

▼B

b) »operatør«: et skibs reder eller den, der forestår dets drift

c) »agent«: en person, der er bemyndiget til at udlevere oplysninger på vegne af et skibs operatør

▼B

d) »afskiber«: enhver person, der indgår en kontrakt med en transportvirksomhed om søtransport af gods, eller i hvis navn eller på hvis vegne der indgås en sådan kontrakt

e) »rederi«: rederi som defineret i kapitel IX, regel 1, punkt 2, i SOLAS-konventionen

f) »skib«: ethvert søgående fartøj

g) »farligt gods«:

— gods, der er opført i IMDG-koden

— flydende farlige stoffer, der er opført i kapitel 17 i IBC-koden

— flydende gas, der er opført i kapitel 19 i IGC-koden

— faste stoffer, der er opført i tillæg B til BC-koden

også gods, for hvis transport der er fastsat forhåndsbetingelser i overensstemmelse med punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden, er omfattet

h) »forurenende gods«:

— olie som defineret i Marpol-konventionen, bilag I

— skadelige flydende stoffer som defineret i Marpol-konventionen, bilag II

— skadelige stoffer som defineret i Marpol-konventionen, bilag III

i) »lasttransportenhed«: et køretøj til godstransport ad vej, en jernbanegodsvogn, en fragtcontainer, en tankbil, en jernbanevogn eller en flytbar tank

j) »adresse«: navn og kommunikationsforbindelse, hvormed der om nødvendigt kan etableres kontakt med operatør, agent, havnemyndighed, kompetent myndighed eller enhver anden bemyndiget person eller organisation, der er i besiddelse af detaljerede oplysninger om skibets last

▼M1

k) »kompetent myndighed«: en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er udpeget til at udføre opgaver i henhold til dette direktiv

▼B

l) »havnemyndighed«: den kompetente myndighed eller det kompetente organ i hver havn, som af medlemsstaten er udpeget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv

m) »nødområde«: en havn, del af en havn eller en anden beskyttende kajplads eller ankerplads eller ethvert lukket farvand, som en medlemsstat har udpeget for nødstedte skibe

n) »kyststation«: en skibstrafiktjeneste, et anlæg på land med ansvar for et obligatorisk IMO-godkendt meldesystem eller en organisation, der er ansvarlig for at koordinere eftersøgnings- og redningsopgaver og forureningsbekæmpelse på søen, udpeget af medlemsstaterne i medfør af dette direktiv

o) »skibstrafiktjeneste«: en tjeneste, der har til formål at forbedre skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet og beskytte miljøet, og som har kapacitet til at indgå i et samspil med skibstrafikken og løse trafiksituationer, der opstår i skibstrafiktjenestens område

p) »skibsrutesystem«: et system bestående af en eller flere ruteforanstaltninger, der har til formål at mindske risikoen for ulykker; det omfatter trafikseparingssystemer, ruter med sejlads i to retninger, anbefalede ruter, områder, hvor sejlads skal undgås, kystnære trafikzoner, trafikseparingsrundkørsler, områder, hvor der skal udvises forsigtighed, samt dybvandsruter

▼B

q) »traditionelle skibe«: alle typer historiske skibe og kopier heraf, herunder dem, der er bygget med henblik på at støtte og fremme traditionelle færdigheder og sømandskab, og som tilsammen er levende kulturskatte, der drives i henhold til traditionelt sømandskabs traditionelle teknikker

r) »ulykke«: en ulykke jf. definitionen i IMO-koden for undersøgelse af ulykker eller hændelser til søs

▼M1

s) »SafeSeaNet«: Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen

t) »rutefart«: en række sejladser mellem de samme to eller flere havne, enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejladser

u) »fiskerfartøj«: ethvert fartøj udstyret til kommerciel udnyttelse af levende akvatiske ressourcer

v) »skib med behov for hjælp«: med forbehold af SAR-konventionens bestemmelser om redning af personer, et skib, der befinder sig i en situation, som kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten

w) »LRIT«: et system til langtrækkende identifikation og sporing af skibe i overensstemmelse med regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen.

▼B

AFSNIT I

INDBERETNING FRA SKIBE OG OVERVÅGNING AF SKIBE

Artikel 4

Indberetning inden anløb af havne i medlemsstaterne

1. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, der er på vej til en havn i en medlemsstat, meddeler vedkommende havnemyndighed oplysningerne i bilag I, punkt 1

a) mindst 24 timer inden ankomsten

b) senest når skibet afgår fra den foregående havn, hvis rejsen varer mindre end 24 timer

c) så snart ankomsthavnen er kendt, hvis denne oplysning ikke foreligger eller den ændres under rejsen.

2. Skibe, der ankommer fra en havn uden for Fællesskabet og er på vej til en havn i en medlemsstat med en farlig eller forurenende last, skal overholde bestemmelserne i artikel 13 om oplysningspligt.

Artikel 5

Overvågning af skibe, der sejler ind på et område, hvor skibsmeldesystemer er obligatoriske

1. De berørte medlemsstater overvåger og træffer alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle skibe, der sejler ind i et område, der dækkes af et obligatorisk skibsmeldesystem, som er godkendt af IMO i henhold til regel 11 i kapitel V i Solas-konventionen og administreres af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, i overensstemmelse med de relevante IMO-retningslinjer og -kriterier, overholder systemets regler ved at meddele de krævede oplysninger, uden at

▼B

dette hindrer, at medlemsstaten kan kræve supplerende oplysninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20).

2. Når en medlemsstat forelægger IMO et nyt obligatorisk skibsmeldesystem eller et forslag til ændring af et gældende skibsmeldesystem til vedtagelse, skal forslaget mindst indeholde de i bilag I, punkt 4, nævnte oplysninger.

Artikel 6

Brug af automatiske identifikationssystemer

1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat, skal inden for de i bilag II, afsnit I, anførte frister være udstyret med AIS, som opfylder de af IMO opstillede præstationskrav.

2. I skibe, der er udstyret med et automatisk identifikationssystem jf. stk. 1, skal systemet holdes i gang til enhver tid, medmindre navigationsoplysninger er beskyttet i henhold til internationale aftaler, regler eller standarder.

▼M1

Artikel 6a

Fiskerfartøjers brug af automatiske identifikationssystemer (AIS)

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, der fører en medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, eller som opererer i internationalt farvand eller i en medlemsstats territorialfarvande, eller som lander deres fangst i en medlemsstats havn, skal efter tidsplanen i bilag II, afsnit I, punkt 3, udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS) (klasse A), der opfylder IMO's krav til ydeevne.

I fiskerfartøjer, der er udstyret med AIS, skal systemet holdes i drift konstant. Under ekstraordinære omstændigheder kan AIS afbrydes, såfremt skibsføreren skønner det nødvendigt af hensyn til fartøjets sikkerhed.

Artikel 6b

Brug af systemer til langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT)

1. Skibe, der er omfattet af regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen, og af ydelsesstandarder og funktionskrav, der er vedtaget af IMO, skal have LRIT-udstyr om bord, som er i overensstemmelse med nævnte regel, når de anløber en medlemsstats havn.

Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om fastsættelse af kravene til installering af udstyr til transmission af LRIT-data om bord på skibe, der sejler inden for dækningsområdet af medlemsstaternes landbaserede AIS-stationer, og forelægger alle passende foranstaltninger for IMO.

2. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om at etablere et europæisk LRIT-datacenter, som skal varetage behandlingen af langtrækkende identifikations- og sporingsdata.

▼B

Artikel 7

Brug af skibsrutesystemer

1. Medlemsstaterne overvåger og træffer alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle skibe, der sejler ind i et område, der dækkes af et obligatorisk skibsrutesystem, som IMO har godkendt i

▼B

henhold til regel 10, i kapitel V, i Solas-konventionen, og som administreres af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, anvender systemet i overensstemmelse med de relevante IMO-retningslinjer og -krav.

2. En medlemsstat, der anvender et skibsrutesystem, der ikke er godkendt af IMO, tager i videst mulige omfang hensyn til IMO's retningslinjer og krav og offentliggør alle oplysninger, som er nødvendige, for en sikker og effektiv anvendelse af skibsrutesystemet.

Artikel 8

Overvågning af skibes overholdelse af bestemmelserne for skibstrafiktjenester

Medlemsstaterne overvåger og træffer alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre:

a) at skibe, der sejler ind i et område, som dækkes af en skibstrafiktjeneste, der administreres af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, på deres søterritorium og i overensstemmelse med IMO's regler, anvender og overholder systemets regler

b) at skibe, der sejler under en medlemsstats flag, eller skibe, der er på vej til en havn i en medlemsstat og sejler ind på et område, som dækkes af en sådan skibstrafiktjeneste, men som ligger uden for en medlemsstats søterritorium og er i overensstemmelse med IMO's retningslinjer, overholder denne skibstrafiktjenestes regler

c) at skibe, der sejler under et tredjelands flag og ikke er på vej til en havn i en medlemsstat, men som sejler ind på en skibstrafiktjenestes område, der ligger uden for en medlemsstats søterritorium, så vidt muligt følger denne skibstrafiktjenestes regler. Medlemsstaterne bør indberette ethvert åbenbart alvorligt brud på disse regler, der konstateres i en sådan skibstrafiktjenestes område, til den berørte flagstat.

Artikel 9

Infrastruktur for skibsmeldesystemer, skibsrutesystemer og skibstrafiktjenester for skibe

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på gradvis at anskaffe udstyr og anlæg på land, som er egnet til at modtage og gøre brug af AIS-oplysningerne, således at tidsfristerne i bilag II, afsnit I, overholdes, idet de tager højde for, at udstyr og anlæg har den nødvendige rækkevidde.

2. Processen med at anskaffe alt nødvendigt udstyr og anlæg på land med henblik på gennemførelsen af dette direktiv skal være fuldført inden udgangen af 2007. Medlemsstaterne sikrer, at det nødvendige udstyr til transmission og udveksling af oplysningerne mellem medlemsstaternes nationale systemer er operativt senest et år herefter.

3. Medlemsstaterne påser, at de kyststationer, der har til opgave at overvåge overholdelsen af skibstrafiktjenesternes og skibsrutesystemernes regler, råder over tilstrækkeligt og behørigt uddannet personale samt egnet kommunikations- og skibsovervågningsudstyr, samt at disse tjenester og systemer drives i overensstemmelse med relevante IMO-retningslinjer.

Artikel 10

Registrering af rejsedata

1. Medlemsstaterne overvåger og træffer de nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der anløber en havn i en medlemsstat, er udstyret med et system til registrering af rejsedata

▼B

(VDR-system), som anført i bilag II, afsnit II. Eventuelle undtagelser for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer ([1]) bortfalder den 5. august 2002.

2. De oplysninger, der er indsamlet via et VDR-system, stilles til rådighed for den berørte medlemsstat, hvis der foretages en havariundersøgelse vedrørende en ulykke, som har fundet sted i farvande under en medlemsstats jurisdiktion. Medlemsstaterne sikrer, at sådanne oplysninger anvendes i forbindelse med undersøgelsen og analyseres korrekt. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af undersøgelsen offentliggøres hurtigst muligt efter dens færdiggørelse.

▼M2

———————

▼B

AFSNIT II

INDBERETNING AF FARLIGT OG FORURENENDE GODS OM BORD (HAZMAT)

▼M1

Artikel 12

Informationskrav vedrørende transport af farligt gods

1. Uanset deres størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren, inden skibet lastes, med følgende oplysninger:

a) de oplysninger, som er nævnt i bilag I, punkt 2

b) for de i bilag I til MARPOL-konventionen omhandlede stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, herunder, hvis det er relevant, deres viskositet udtrykt i cSt ved 50 °C og deres densitet ved 15 °C samt de øvrige oplysninger, der er i overensstemmelse med IMO-resolution MSC.150(77)

c) numre til nødopkald af afskiberen eller en anden person eller et andet organ, der ligger inde med oplysninger om produkternes fysisk-kemiske kendetegn og om, hvilke foranstaltninger der skal træffes i en nødsituation.

2. Skibe, der afgår fra en havn uden for Fællesskabet, og som er på vej til en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, skal være i besiddelse af en erklæring fra afskiberen med de oplysninger, der kræves i henhold til stk. 1, litra a), b) og c).

3. Det er afskiberens pligt og ansvar at afgive en sådan erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, hvorom der er afgivet erklæring, jf. stk. 1.

▼B

Artikel 13

Indberetning af farligt eller forurenende gods om bord

1. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, uanset dets størrelse, der forlader en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, anmelder senest ved skibets afgang alle de oplysninger, der

([1]) EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

▼B

kræves ifølge bilag I, punkt 3, til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.

2. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, uanset dets størrelse, der kommer fra en havn uden for Fællesskabet med farligt eller forurenende gods og er på vej til en havn i en medlemsstat eller en ankerplads inden for en medlemsstats søterritorium, anmelder alle de oplysninger, der kræves ifølge bilag I, punkt 3, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den første bestemmelseshavn eller ankerplads er beliggende, senest ved afgang fra lastehavnen eller, hvis denne oplysning ikke foreligger ved afgangen, så snart bestemmelseshavnen eller ankerpladsen er kendt.

3. Medlemsstaterne kan fastlægge en procedure, hvorved det tillades operatøren, agenten eller føreren af et skib som omhandlet i de foregående stykker at indgive de oplysninger, der kræves ifølge bilag I, punkt 3, til havnemyndighederne i afgangs- eller bestemmelseshavnen i Fællesskabet.

Proceduren skal sikre, at den kompetente myndighed har adgang til oplysningerne i bilag I, punkt 3, når som helst det er påkrævet. Med henblik herpå opbevarer den berørte havnemyndighed oplysningerne i bilag I, punkt 3, i så langt et tidsrum, at de kan benyttes i tilfælde af en ulykke eller hændelse på havet. Havnemyndigheden træffer sådanne foranstaltninger, at oplysningerne straks kan gives til den kompetente myndighed på dennes forlangende ad elektronisk vej døgnet rundt.

4. Skibets operatør, agent eller fører skal indgive de oplysninger om lasten, som er nævnt i bilag I, punkt 3, til havnemyndigheden eller den kompetente myndighed.

I videst muligt omfang indgives oplysningerne elektronisk. Udveksles meddelelser elektronisk skal syntaksen og procedurerne i bilag III anvendes.

Artikel 14

Elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaterne

Medlemsstaterne sikrer i samarbejde, at de nationale systemer til forvaltning af oplysningerne i bilag I, forbindes indbyrdes og kan arbejde sammen.

De kommunikationssystemer, der etableres med henblik på første afsnit, skal opfylde følgende kriterier:

a) Dataudvekslingen skal ske elektronisk og på en sådan måde, at der kan modtages og behandles meddelelser som omhandlet i artikel 13.

b) Der skal kunne sendes oplysninger døgnet rundt.

▼M1

c) En medlemsstat skal efter anmodning ved hjælp af SafeSeaNet, og såfremt det er strengt nødvendigt af hensyn til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet, straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende gods til en anden medlemsstats kompetente nationale eller lokale myndighed.

Artikel 15

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i rutefart mellem havne på deres eget område fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) Det pågældende rederi fører en liste over dets skibe i rutefart og sender den til den pågældende kompetente myndighed.

▼M1

b) For hver enkelt rejse stilles de i bilag I, punkt 1, eller i givet fald bilag I, punkt 3, angivne oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et internt system, der sikrer, at de nævnte oplysninger døgnet rundt kan sendes direkte til den kompetente myndighed i elektronisk form i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, eller i givet fald artikel 13, stk. 4.

c) Enhver forskel i forhold til det forventede tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen på eller over tre timer meddeles bestemmelseshavnen eller den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 4 eller i givet fald artikel 13.

d) Undtagelser indrømmes kun individuelle skibe på en specifik rute.

Ved anvendelsen af første afsnit anses en rute kun for rutefart, hvis den skal drives i mindst en måned.

Undtagelser fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13 er begrænset til rejser af en planlagt varighed af højst 12 timer.

2. Hvis en international rute drives mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, kan hver enkelt af de berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om at indrømme en undtagelse for denne rute. Alle involverede medlemsstater, herunder de berørte kyststater, arbejder sammen om at indrømme en undtagelse for den pågældende rute i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

3. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 og 2 er opfyldt. Hvis blot én af betingelserne ikke længere er opfyldt, inddrager medlemsstaten rederiets undtagelse med øjeblikkelig virkning.

4. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over rederier og skibe, der er indrømmet en undtagelse i henhold til denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.

▼B

AFSNIT III

OVERVÅGNING AF FARLIGE SKIBE OG INDGREB I TILFÆLDE AF ULYKKER OG HÆNDELSER TIL SØS

Artikel 16

Videregivelse af oplysninger om visse skibe

1. Skibe, der opfylder nedenstående kriterier, anses for at kunne være til fare for skibsfarten, sikkerheden til søs, menneskers sikkerhed eller miljøet:

a) skibe, der under sejlads

— har været ude for en ulykke eller hændelse som omhandlet i artikel 17, eller

— har forsømt en indberetnings- og meldepligt, som er pålagt ved dette direktiv, eller

— har overtrådt reglerne i de skibsrutesystemer eller skibstrafiktjenester, som en medlemsstat har ansvaret for

b) skibe, om hvilke der er beviser for eller formodning om forsætligt udslip af kulbrinter eller andre overtrædelser af Marpol-konventionen i farvande under en medlemsstats jurisdiktion

▼B

c) skibe, som har anløbsforbud i medlemsstaternes havne, eller om hvilke en medlemsstat har givet underretning af i overensstemmelse med bilag I, punkt 1, i Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol af skibsfart ([1])

▼M1

d) skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af et forsikringscertifikat eller af finansiel sikkerhed i henhold til eventuel fællesskabslovgivning og eventuelle internationale regler

e) skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.

▼B

2. Kyststationer, der er i besiddelse af relevante oplysninger om de skibe, der er omhandlet i stk. 1, videregiver sådanne oplysninger til kyststationerne i de øvrige medlemsstater langs skibets forventede rute.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, som de modtager i henhold til stk. 2, videregives til de relevante havnekontrolmyndigheder og/eller en eventuel anden myndighed, som medlemsstat har udpeget. Inden for rammerne af den personalekapacitet, de har til rådighed, foretager medlemsstaterne enhver relevant inspektion eller kontrol i deres havne enten på eget initiativ eller efter anmodning fra en anden medlemsstat uanset deres havnestatskontrolforpligtelse. De giver alle berørte medlemsstater meddelelse om resultaterne heraf.

Artikel 17

Indberetning af ulykker og hændelser søs

1. Med forbehold af folkeretten og for at forebygge eller mindske større farer for sikkerheden til søs, personers sikkerhed og miljøet skal medlemsstaterne overvåge og træffe alle passende foranstaltninger til at sikre, at føreren af et skib, der er under sejlads i deres eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, har pligt til straks at indberette følgende til den kyststation, der er ansvarlig for det pågældende geografiske område:

a) ulykker og hændelser, der forringer skibets sikkerhed, f.eks. kollision, grundstødning, havari, driftsstop, vandfyldning, forskydning af ladningen, skader på skrog og konstruktionssvigt

b) ulykker og hændelser, der kan reducere sejladsens sikkerhed, f.eks. svigt, der kan påvirke skibets manøvreevne eller sødygtighed, og fejl, der griber ind i fremdrivningsmaskineri eller styreapparat, elproduktionsanlæg eller navigations- eller kommunikationsudstyr

c) situationer, der kan føre til forurening af en medlemsstats havområder eller kyst, f.eks. udslip eller risiko for udslip af forurenende stoffer i havet

d) forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.

2. Indberetninger i medfør af stk. 1 skal mindst oplyse skibets identitet, dets position, dets lastehavn, dets bestemmelseshavn, en adresse, hvorfra der kan fremskaffes oplysninger om det farlige eller forurenende gods, der transporteres om bord, antallet af ombordværende, nærmere oplysninger om hændelsen og andre relevante oplysninger som omhandlet i IMO-resolution A.851 (20).

([1]) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17).

▼B

Artikel 18

Foranstaltninger i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold

1. Hvis de kompetente myndigheder, som er udpeget af medlemsstaterne, i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold eller søforhold finder, at der er en alvorlig risiko for forurening af deres eller af andre staters hav- eller kystområder, eller at der er fare for menneskeliv:

a) bør de om muligt give føreren af et skib, der befinder sig inden for den pågældende havns område, og som ønsker at anløbe eller forlade havnen, alle fornødne oplysninger om sø- og vejrforholdene og, hvor dette måtte være relevant og muligt, om den risiko, disse kan indebære for skibet samt dets ladning, besætning og passagerer

b) kan de, uden at dette berører pligten til at bistå nødstedte skibe og i overensstemmelse med artikel 20, træffe alle andre passende foranstaltninger, som kan omfatte en henstilling om eller et forbud mod, at et bestemt skib eller alle skibe anløber eller forlader havnen i de berørte områder, indtil det er fastslået, at der ikke længere består nogen risiko for menneskeliv og/eller miljøet

c) træffer de passende foranstaltninger for i videst muligt omfang at begrænse eller om nødvendigt forbyde, at skibe bunkrer i deres territorialfarvande.

2. Skibets fører underretter rederiet om de passende foranstaltninger eller henstillinger, der er nævnt i stk. 1. Disse foregriber dog ikke skibsførerens beslutning, som træffes ud fra dennes professionelle vurdering, i overensstemmelse med Solas-konventionen. Hvis den beslutning, skibets fører træffer, ikke er i overensstemmelse med foranstaltningerne i stk. 1, underretter skibsføreren de kompetente myndigheder om grundene hertil.

3. De relevante foranstaltninger eller henstillinger, der er omhandlet i stk. 1, skal bygge en farvands- og vejrudsigt fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste, der er anerkendt af medlemsstaten.

▼M1

Artikel 18a

Foranstaltninger i tilfælde af farlige isforhold

1. Hvis de kompetente myndigheder finder, at der på grund af isforholdene er alvorlig risiko for menneskeliv til søs eller for beskyttelsen af deres eller andre staters hav- eller kystområder:

a) giver de føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, eller som ønsker at anløbe eller forlade en af deres havne, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruter og isbryderassistance i deres myndighedsområde

b) kan de, uden at det berører hverken pligten til at bistå skibe med behov for hjælp eller andre forpligtelser ifølge relevante internationale regler, forlange, at et skib, der befinder sig i det pågældende område, og som ønsker at anløbe eller forlade en havn eller en terminal eller at forlade et opankringsområde, kan dokumentere, at det opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

2. Foranstaltningerne i henhold til stk. 1 skal så vidt angår oplysningerne om isforholdene bygge på isvarsler og vejrudsigter fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste, der er anerkendt af medlemsstaten.

▼B

Artikel 19

Foranstaltninger i tilfælde af ulykker og hændelser til søs

1. I tilfælde af ulykker eller hændelser til søs som omhandlet i artikel 17 sørger medlemsstaterne for sejladssikkerheden, personers sikkerhed og beskyttelse af hav- og kystmiljøet ved at træffe relevante foranstaltninger i overensstemmelse med folkeretten.

Bilag IV indeholder en ikke udtømmende liste over foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe i medfør af denne artikel.

2. Operatøren, skibets fører og ejeren af det farlige eller forurenende gods, der transporteres om bord, har i overensstemmelse med national ret og folkeretten pligt til på de nationale kompetente myndigheders anmodning at samarbejde uindskrænket med disse for at mindske følgerne af en ulykke eller en hændelse til søs.

▼M1

Med henblik herpå sender de på forlangende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 12, til de kompetente nationale myndigheder.

▼B

3. Føreren af et skib, der er omfattet af bestemmelserne i Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift (ISM-koden), underretter i overensstemmelse med denne kode rederiet om alle ulykker og hændelser til søs, jf. artikel 17, stk. 1. Så snart rederiet er underrettet om en sådan situation, sætter det sig i forbindelse med vedkommende kyststation og stiller sig til rådighed for denne.

▼M1

4. Medlemsstaterne tager i overensstemmelse med deres nationale lovgivning hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibsulykker i farvande under deres jurisdiktion.

Artikel 20

Den kompetente myndighed for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der har den nødvendige sagkundskab og beføjelse til på tidspunktet for en redningsindsats på eget initiativ at træffe beslutning om modtagelse af skibe med behov for hjælp.

2. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder kan, hvis det er relevant, og navnlig i tilfælde af en trussel mod sikkerheden til søs eller beskyttelse af miljøet træffe enhver af de foranstaltninger, der er anført på listen i bilag IV, der ikke er udtømmende.

3. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder mødes regelmæssigt for at udveksle ekspertise og forbedre de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel. De kan mødes når som helst, hvis der opstår særlige situationer.

Artikel 20a

Planer for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udarbejder planer for modtagelse af skibe for at imødegå trusler, der skyldes skibe med behov for hjælp i farvande under deres jurisdiktion, herunder trusler mod menneskeliv og miljøet. Den eller de i artikel 20, stk. 1, nævnte myndigheder deltager i udarbejdelsen og gennemførelsen af planerne.

2. De i stk. 1 omhandlede planer udarbejdes efter høring af de berørte parter på grundlag af IMO-resolution A.949 (23) og A.950 (23) og skal mindst indeholde:

▼M1

a) oplysninger om, hvilken myndighed eller hvilke myndigheder der har ansvaret for at tage imod og behandle alarmkaldene

b) oplysning om, hvilken kompetent myndighed der har ansvaret for at vurdere situationen og træffe beslutning om at modtage et skib med behov for hjælp i det udpegede nødområde eller nægte skibet adgang hertil

c) oplysninger om medlemsstaternes kystlinje og alle andre oplysninger, der kan lette en forhåndsvurdering og en hurtig beslutning om valg af nødområde for et skib, herunder en beskrivelse af de miljømæssige, økonomiske og samfundsmæssige faktorer og naturforholdene

d) oplysninger om procedurerne for vurdering med henblik på at modtage et skib med behov for hjælp i eller nægte det adgang til et nødområde

e) oplysninger om egnede midler og faciliteter til bistand, redning og forureningsbekæmpelse

f) oplysninger om internationale samordnings- og beslutningsprocedurer

g) oplysning om de procedurer vedrørende finansiel garanti og erstatningsansvar, som gælder for skibe, der modtages i et nødområde.

3. Medlemsstaterne offentliggør navnet og kontaktadresser på den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede kompetente myndigheder og på de myndigheder, der er udpeget til at modtage og behandle alarmkald.

Medlemsstaterne sender på forlangende relevante oplysninger om planerne til de tilgrænsende medlemsstater.

Ved gennemførelsen af de procedurer, der er omhandlet i planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp, sørger medlemsstaterne for, at alle relevante oplysninger stilles til rådighed for de parter, der er involveret i operationerne.

Hvis medlemsstaterne anmoder herom, er modtagerne af de i andet og tredje afsnit omhandlede oplysninger underlagt tavshedspligt.

4. Medlemsstaterne underretter senest den 30. november 2010 Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne artikel.

Artikel 20b

Beslutning om modtagelse af skibe

Den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede myndigheder træffer beslutning om, hvorvidt et skib modtages i et nødområde efter en forudgående vurdering af situationen på grundlag af de i artikel 20a omhandlede planer. Myndigheden eller myndighederne sikrer, at skibe får adgang til et nødområde, hvis den eller de anser dette for at være den bedste fremgangsmåde med henblik på at beskytte menneskeliv eller miljøet.

Artikel 20c

Finansiel sikkerhed og kompensation

1. Selv om der ikke foreligger en forsikringsattest, jf. artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav ([1]), er medlemsstaterne ikke fritaget for at foretage en forudgående vurdering og træffe den beslutning, der er omhandlet i artikel 20b, og en sådan mangel betragtes ikke i

([1]) EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128.

▼M1

sig selv som tilstrækkelig grund til, at en medlemsstat kan nægte at tage imod et skib i et nødområde.

2. Med forbehold af stk. 1 kan den medlemsstat, der modtager et skib i et nødområde, anmode skibets operatør, agent eller fører om at forelægge en forsikringsattest, jf. artikel 6 i direktiv 2009/20/EF. En sådan anmodning må ikke forsinke modtagelsen af et skib med behov for hjælp.

Artikel 20d

Kommissionens undersøgelse

Kommissionen undersøger eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab som følge af en beslutning, der er truffet i henhold til artikel 20, stk. 1. På grundlag af en sådan undersøgelse forelægger og evaluerer Kommissionen forskellige politiske valgmuligheder. Kommissionen aflægger senest den 31. december 2011 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultatet af en sådan undersøgelse.

▼B

Artikel 21

Underretning af de berørte parter

1. Vedkommende kyststation i en medlemsstat giver over radio underretning til alle berørte sektorer om alle ulykker og hændelser, der indberettes i medfør af artikel 17, stk. 1, og om tilstedeværelse af skibe, der udgør en risiko for sikkerheden til søs, personers sikkerhed eller miljøet.

2. De kompetente myndigheder, der er i besiddelse af oplysninger, der er givet i medfør af artikel 13 og 17, træffer foranstaltninger til, at de når som helst kan videregive sådanne oplysninger, hvis den kompetente myndighed i en anden medlemsstat anmoder herom af sikkerhedshensyn.

3. En medlemsstat, hvis kompetente myndigheder i medfør af dette direktiv eller ad anden vej har fået oplysning om forhold, der indebærer en risiko eller øger risikoen for nogle af en anden medlemsstats hav- og kystområder, træffer de fornødne foranstaltninger til hurtigst muligt at underrette alle berørte medlemsstater herom og rådføre sig med dem om, hvad der skal foretages. Medlemsstaterne samarbejder om en eventuel fælles indsats.

Medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de indberetninger, som skibene skal sende dem i medfør af artikel 17, udnyttes fuldt ud.

AFSNIT IV

LEDSAGEFORANSTALTNINGER

Artikel 22

Udpegning af kompetente myndigheder og organer og offentliggørelse af listen over disse

1. Hver medlemsstat udpeger de kompetente myndigheder, havnemyndigheder og kyststationer, som de i dette direktiv omhandlede meddelelser skal sendes til.

2. Medlemsstaterne sørger for, at søfartssektoren, bl.a. ved hjælp af nautiske publikationer, modtager fyldestgørende og ajourførte oplys-

▼B

ninger om de i stk. 1 omhandlede myndigheder og kyststationer, herunder deres geografiske ansvarsområde, og om de procedurer, der gælder for indberetning af de oplysninger, der kræves i direktivet.

3. Medlemsstaterne sender Kommissionen en liste over de myndigheder og stationer, der er udpeget i medfør af stk. 1, og sender en ny liste, hver gang der er foretaget en ajourføring.

▼M1

Artikel 22a

SafeSeaNet

1. Medlemsstaterne opretter maritime informationssystemer på nationalt eller lokalt plan til behandling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger.

2. De systemer, der oprettes i medfør af stk. 1, skal muliggøre operationel udnyttelse af de indsamlede oplysninger og skal navnlig opfylde kravene i artikel 14.

3. For at sikre effektiv udveksling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger sørger medlemsstaterne for, at de nationale eller lokale systemer, der er oprettet til at indsamle, behandle og opbevare disse oplysninger, kan sammenkobles med SafeSeaNet. Kommissionen sørger for, at SafeSeaNet er operationelt døgnet rundt. Grundprincipperne for SafeSeaNet er fastlagt i bilag III.

4. Med forbehold af stykke 3 sikrer medlemsstater, når de samarbejder inden for rammerne af aftaler inden for Fællesskabet eller som led i grænseoverskridende, interregionale eller transnationale projekter inden for Fællesskabet, at de udviklede informationssystemer eller -net opfylder kravene i dette direktiv, samt at de er kompatible med og forbundne med SafeSeaNet.

▼B

Artikel 23

Samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen

Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om følgende mål:

a) optimal udnyttelse af de oplysninger, der indberettes i medfør af dette direktiv, herunder udbygning af teleforbindelserne mellem kyststationerne og havnemyndighederne med henblik på at udveksle data om skibenes bevægelser og forventede ankomsttidspunkter i havnene og om deres ladning

b) udbygning og effektivisering af teleforbindelserne mellem medlemsstaternes kyststationer med henblik på at forbedre kendskabet til trafikken og overvågningen af skibe i transit, og at harmonisere og så vidt muligt reducere de indberetninger, der kræves af skibene undervejs

▼M1

c) udvidelse af dækningsområdet for trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet og/eller ajourføring af det med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under hensyntagen til informations- og kommunikationsteknologiens udvikling. Med dette formål samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i relevant omfang om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige skibsrutesystemer, med henblik på at forelægge dem for IMO til godkendelse. De samarbejder også i de relevante regionale eller internationale organer om at udvikle langtrækkende identifikations- og sporingssystemer til overvågning af skibstrafikken

▼B

d) i relevant omfang samordning af planer for modtagelse af nødstedte skibe

▼M1

e) sammenkobling og interoperabilitet mellem nationale systemer til forvaltning af de oplysninger, der er omhandlet i bilag I, samt udvikling og ajourføring af SafeSeaNet.

Artikel 23a

Behandling og forvaltning af oplysninger om sikkerhed til søs

1. Kommissionen sikrer i relevant omfang behandling og brug af oplysninger, der indsamles i medfør af dette direktiv, og formidler dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.

2. Kommissionen bidrager i nødvendigt omfang til udviklingen og driften af systemer til indsamling og formidling af data om sikkerhed til søs, navnlig gennem Equasis-systemet eller andre tilsvarende offentlige systemer.

Artikel 24

Fortrolig behandling af oplysninger

1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og deres nationale lovgivning de nødvendige foranstaltninger til at sikre en fortrolig behandling af de oplysninger, de modtager i medfør af dette direktiv, og at oplysningerne kun anvendes i overensstemmelse med dette direktiv.

2. Kommissionen undersøger mulige problemer med net- og informationssikkerhed og forelægger relevante forslag om ændring af bilag III til forbedring af nettets sikkerhed.

▼B

Artikel 25

Kontrol med direktivets gennemførelse samt sanktioner

1. Medlemsstaterne udfører regelmæssig kontrol og gennemfører eventuelle andre foranstaltninger, som er nødvendige for at kontrollere, at de landbaserede telesystemer, der er oprettet i medfør af dette direktiv, fungerer, og især at de kan opfylde kravet om modtagelse og omgående videresendelse af oplysninger, der er indberettet i medfør af artikel 13 og 15, døgnet rundt.

2. Medlemsstaterne indfører en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser, som er fastsat i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse sanktioner anvendes. De sanktioner, der fastsættes, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

3. Medlemsstaterne underretter straks flagstaten og andre berørte stater om foranstaltninger, der er truffet mod skibe, der ikke sejler under dens flag, i medfør af artikel 16, artikel 19 og stk. 2 i denne artikel.

4. Konstaterer en medlemsstat i tilfælde af en ulykke eller en hændelse til søs som omhandlet i artikel 19, at rederiet ikke kan få og holde kontakt med skibet eller de berørte kyststationer, underretter medlemsstaten den stat, der har udstedt ISM-overensstemmelsesdokumentet og det tilknyttede certifikat for sikker skibsdrift, eller i hvis navn det er udstedt.

I tilfælde af en så alvorlig mangel, at der er påvist betydelig uoverensstemmelse i den måde, hvorpå et i en medlemsstat etableret rederis sikkerhedsstyringssystem fungerer, træffer den medlemsstat, der har

▼B

udstedt skibets overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift, omgående de nødvendige foranstaltninger over for det pågældende rederi med henblik på at inddrage overensstemmelsesdokument og det tilknyttede certifikat for sikker skibsdrift.

Artikel 26

Evaluering

1. Senest den 5. februar 2007 aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om udviklingen i gennemførelsen af direktivet, navnlig bestemmelserne i artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 og 25, og aflægger rapport til Kommissionen senest den 31. december 2009 om den fuldstændige gennemførelse af direktivet.

2. På grundlag af de i stk. 1 nævnte rapporter aflægger Kommissionen seks måneder derefter rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv. I disse rapporter undersøger Kommissionen, hvorvidt og i hvilket omfang direktivets bestemmelser, som gennemført af medlemsstaterne, bidrager til at øge søtransportens sikkerhed og effektivitet og til at forebygge forurening fra skibe.

3. Kommissionen undersøger, om der er behov og mulighed for på fællesskabsplan at gennemføre foranstaltninger, der gør det lettere at få godtgjort omkostninger og skader i forbindelse med modtagelse af nødstedte skibe, herunder passende krav om forsikring eller anden finansiel sikkerhed.

Senest den 5. februar 2007 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af denne undersøgelse.

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

▼M1

Artikel 27

Ændringer

1. Henvisningerne i dette direktiv til Fællesskabets og IMO's instrumenter, definitionerne i artikel 3 og bilagene kan ændres for at bringe dem i overensstemmelse med bestemmelser i fællesskabs- eller folkeretten, som er vedtaget, ændret eller er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider dette direktivs anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

2. Bilag I, III og IV kan ændres på baggrund af erfaringerne med dette direktiv, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

Artikel 28

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der blev nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ([1]).

([1]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

▼M1

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

▼B

Artikel 29

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 5. februar 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 30

Direktiv 93/75/EØF ophæves den 5. februar 2004.

Artikel 31

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 32

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

FORTEGNELSE OVER OPLYSNINGER, DER SKAL INDBERETTES

1. **Oplysninger, der skal indberettes i henhold til artikel 4 — Generelle oplysninger**

   a) Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer).

   b) Bestemmelseshavn.

   c) Forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for afsejling fra denne havn.

   d) Samlet antal ombordværende personer.

2. **Oplysninger, der skal indberettes i henhold til artikel 12 — Oplysninger om ladningen**

   a) Nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori for INF-ladninger som defineret i regel VII/14.2, godsets mængde samt, hvis der er tale om andre enheder til transport af ladningen end tanke, deres identifikationsnumre.

   b) Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

3. **Oplysninger, der skal indberettes i henhold til artikel 13**

   A. Generelle oplysninger

      a) Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer).

      b) Bestemmelseshavn.

      c) For skibe, der forlader en havn i en medlemsstat: forventet tidspunkt for afsejling fra afgangshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen.

      d) For skibe, der kommer fra en havn uden for Fællesskabet og er på vej til en havn i en medlemsstat: forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav.

      e) Samlet antal ombordværende personer.

   B. Oplysninger om ladningen

      a) Nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori ifølge INF-koden, godsets mængde og godsets placering i skibet samt, hvis der er tale om andre enheder til transport af ladningen end tanke, deres identifikationsnumre.

      b) Bekræftelse af, at der om bord findes en liste, et manifest eller en stuvningsplan med nøje beskrivelse af det farlige eller forurenende gods og dets placering.

      c) Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

4. **Oplysninger omhandlet i artikel 5**

   — A. Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer).

   — B. Dato og tidspunkt.

   — C eller D. Position i breddegrad og længdegrad eller retvisende pejling og afstand i sømil fra et klart identificeret landmærke.

   — E. Kurs.

   — F. Hastighed.

▼B

— I. Bestemmelseshavn og forventet ankomsttidspunkt.

— P. Ladning samt mængde og IMO-klasse for eventuelt farligt gods.

— T. Adresse for oplysninger om ladningen.

— W. Samlet antal ombordværende personer.

▼M1

— X. Andet:

— bunkeroliens art og anslåede mængde for skibe med en bruttotonnage på over 1 000

— driftskonditioner.

▼B

5. Ved ændringer i de oplysninger, der er indberettet i medfør af dette bilag, underretter skibets fører straks de pågældende kompetente myndigheder eller havnemyndigheder herom.

▼B

BILAG II

FORSKRIFTER FOR UDSTYR OM BORD

I. **Automatiske identifikationssystemer (AIS)**

1. Skibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere

Passagerskibe uanset størrelse og alle skibe med en bruttotonnage på mindst 300, som er bygget den 1. juli 2002 eller senere, og som anløber en havn i en af Fællesskabets medlemsstater, er omfattet af bestemmelserne i artikel 6.

2. Skibe, der er bygget inden den 1. juli 2002

Passagerskibe, uanset størrelse, og alle skibe med en bruttotonnage på mindst 300, der er bygget inden den 1. juli 2002 og anløber en havn i en af Fællesskabets medlemsstater, skal opfylde bestemmelserne i artikel 6 senest pr. følgende dato:

a) passagerskibe: den 1. juli 2003

b) tankskibe: ikke senere end datoen for første syn i henhold til udrustningscertifikatet efter den 1. juli 2003

c) andre skibe end passagerskibe og tankskibe med en bruttotonnage på mindst 50 000: den 1. juli 2004

d) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 10 000, men mindre end 50 000: den 1. juli 2005 eller, hvis der er tale om skibe i inter-national fart, på en tidligere dato, som fastsættes inden for rammerne af IMO

e) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 3 000, men mindre end 10 000: den 1. juli 2006 eller, hvis der er tale om skibe i international fart, på en tidligere dato, som fastsættes inden for rammerne af IMO

f) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 300, men mindre end 3 000: den 1. juli 2007 eller, hvis der er tale om skibe i international fart, på en tidligere dato, som fastsættes inden for rammerne af IMO.

Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe med en bruttotonnage på mindre end 300, der benyttes på indenlandske ruter, fra de krav vedrørende AIS, der er fastsat i dette bilag.

▼M1

3. Fiskerfartøjer

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a efter følgende tidsplan:

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 24 meter, men under 45 meter: senest den 31. maj 2012

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 18 meter, men under 24 meter: senest den 31. maj 2013

— fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, men under 18 meter: senest den 31. maj 2014.

Nybyggede fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a fra den 30. november 2010.

▼B

II. **Systemer til registrering af rejsedata (VDR)**

1. Skibe i nedenstående kategorier, der anløber en havn i en af Fællesskabets medlemsstater, skal på nedennævnte dato være udstyret med et system til registrering af rejsedata som opfylder funktionskravene i IMO-resolution A.861 (20) og prøvningskravene i standard nr. 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Kommission (IEC):

a) passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest den 5. august 2002

b) ro-ro-passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: på datoen for første inspektion, som finder sted den 1. juli 2002 eller senere

▼B

c) andre passagerskibe end ro-ro-passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: den 1. januar 2004

d) andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3 000 og derover, og som er bygget den 1. juli 2002 eller senere: den 5. august 2002.

2. Skibe i nedenstående kategorier, som er bygget inden den 1. juli 2002, og som anløber en havn i en af Fællesskabets medlemsstater, skal være udstyret med et system til registrering af rejsedata, som opfylder de relevante IMO-standarder:

a) lastskibe med en bruttotonnage på 20 000 og derover senest på den dato, der fastsættes af IMO, eller hvis der ikke er truffet en afgørelse i IMO, senest den 1. januar 2007

b) lastskibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, men under 20 000, senest på den dato, der fastsættes af IMO, eller hvis der ikke er truffet en afgørelse i IMO, senest den 1. januar 2008.

3. Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe, der kun sejler i indenrigsfart i andre havområder end dem, der er omfattet af klasse A som omhandlet i artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe ([1]), fra de krav om registering af rejsedata, der er fastsat i dette direktiv.

([1]) EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

▼M1

BILAG III

ELEKTRONISKE MEDDELELSER OG SAFESEANET

1. **Generelt koncept og opbygning**

Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, SafeSeaNet, skal kunne modtage, opbevare, spore og udveksle informationer vedrørende sikkerheden til søs, sikringen i havne og til søs, beskyttelse af havmiljøet og søfartens og søtransportens effektivitet.

SafeSeaNet er et specialiseret system, der er indført for at lette udvekslingen af oplysninger i elektronisk format mellem medlemsstaterne og for at stille relevante oplysninger til rådighed for Kommissionen i henhold til fællesskabsretten. Det udgøres af et netværk bestående af de nationale SafeSeaNet-systemer i de enkelte medlemsstater og et centralt SafeSeaNet-system, der fungerer som knudepunkt.

SafeSeaNet-netværket forbinder alle de nationale SafeSeaNet-systemer og omfatter også det centrale SafeSeaNet-system.

2. **Forvaltning, drift, udvikling og vedligeholdelse af SafeSeaNet**

2.1. *Ansvarsområder*

2.1.1. De nationale SafeSeaNet-systemer

Medlemsstaterne indfører og vedligeholder et nationalt SafeSeaNet-system med henblik på udveksling af maritime data mellem bemyndigede brugere under ledelse af den kompetente nationale myndighed.

Den kompetente nationale myndighed er ansvarlig for forvaltningen af det nationale system, hvilket omfatter national koordinering af databrugere og -leverandører samt udpegelse af UN/LOCODE-områder, og for at den nødvendige nationale it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. pkt. 2.3, indføres og vedligeholdes.

Det nationale SafeSeaNet-system giver mulighed for sammenkobling af brugere, der er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, og kan gøres tilgængeligt for identificerede aktører inden for søfarten (redere, agenter, førere, afskibere osv.), når de er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, navnlig med henblik på at lette elektronisk indgivelse af rapporter i henhold til fællesskabsretten.

2.1.2. Det centrale SafeSeaNet-system

Kommissionen er ansvarlig for forvaltningen og udviklingen på politikniveau af det centrale SafeSeaNet-system og for opsyn med dette system i samarbejde med medlemsstaterne; i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ([1]) har Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen ansvaret for den tekniske gennemførelse.

Det centrale SafeSeaNet-system skal som knudepunkt sammenkoble alle nationale SafeSeaNet-systemer og skal indføre den nødvendige it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3.

2.2. *Principperne for forvaltningen*

Kommissionen nedsætter en styringsgruppe på højt plan, der vedtager sin egen forretningsorden, og som er sammensat af repræsentanter fra medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at:

— udarbejde henstillinger til forbedring af effektiviteten og sikkerheden i SafeSeaNet

— yde passende vejledning vedrørende udviklingen af SafeSeaNet

— bistå Kommissionen med en evaluering af SafeSeaNets virkemåde

— godkende grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3, og ændringer heraf.

([1]) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

▼M1

2.3. *Fagdokumentation vedrørende grænseflade- og funktionskontroldokumentet og SafeSeaNet*

Kommissionen udvikler og vedligeholder i tæt samarbejde med medlemsstaterne et grænseflade- og funktionskontroldokument.

Dokumentet skal indeholde en detaljeret beskrivelse af præstationskravene og de procedurer, der gælder for de nationale og centrale dele af SafeSeaNet med henblik på at opfylde de relevante krav i henhold til fællesskabsretten.

Dokumentet skal indeholde bestemmelser om:

— adgangsrettighedsanvisninger for forvaltning af datakvalitet

— sikkerhedsspecifikationer for datatransmission og -udveksling samt

— dataopbevaring på nationalt og centralt plan.

Dokumentet skal angive metoder vedrørende opbevaring og tilgængelighed af data om farligt eller forurenende gods i forbindelse med skibe i rutefart, for hvilke der er indrømmet en undtagelse i henhold til dette direktivs artikel 15.

Fagdokumentation i forbindelse med SafeSeaNet, f.eks. standarder for dataudvekslingsformat, brugervejledninger og specifikationer vedrørende netsikkerhed, skal udvikles og vedligeholdes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne.

3. **Udveksling af data ved hjælp af SafeSeaNet**

Systemet skal benytte erhvervets standarder og kunne fungere sammen med de offentlige og private systemer, der benyttes til at udarbejde, levere eller modtage data inden for SafeSeaNet.

Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om undersøgelser af systemernes funktionsdygtighed og udvikling, således at de i videst muligt omfang sikrer, at dataleverandører, herunder redere, agenter, operatører, afskibere og de relevante myndigheder, kun skal indgive data én gang. Medlemsstaterne sikrer, at de indgivne data kan anvendes i forbindelse med enhver relevant rapportering, anmeldelse og VTMIS-systemer (Vessel Traffic Management and Information Systems).

De elektroniske meddelelser, der udveksles i overensstemmelse med dette direktiv og de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen, skal formidles gennem SafeSeaNet. Med henblik herpå skal medlemsstaterne udvikle og vedligeholde de nødvendige grænseflader til elektronisk datatransmission til SafeSeaNet.

Er det i medfør af internationalt vedtagne regler tilladt at overføre LRIT-data vedrørende skibe fra tredjelande, skal SafeSeaNet benyttes til at formidle de LRIT-data, der er meddelt i henhold dette direktivs artikel 6b, til medlemsstaterne på et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau.

4. **Sikkerhed og adgangsrettigheder**

Det centrale SafeSeaNet-system og de nationale SafeSeaNet-systemer skal opfylde kravene i dette direktiv for så vidt angår informationernes fortrolige karakter og de sikkerhedsprincipper og specifikationer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, navnlig hvad angår adgangsrettigheder.

Medlemsstaterne skal identificere all brugere, der har fået tildelt en rolle og adgangsrettigheder i henhold til grænseflade- og funktionskontroldokumentet.

▼B

BILAG IV

Foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe, hvis der er sikkerhedsrisiko for sejlads, eller af hensyn til beskyttelsen af miljøet

(ifølge artikel 19, stk. 1)

Den kompetente myndighed i en medlemsstat kan træffe nedenstående foranstaltninger, hvis den i overensstemmelse med folkeretten konstaterer, at det er nødvendigt at afværge, imødegå eller undgå overhængende alvorlig risiko for dens kyster eller dermed forbundne interesser, andre for skibes sikkerhed, deres besætninger, passagerers eller befolkningens sikkerhed eller risiko for miljøet, som følge af en ulykke, en hændelse eller en situation som beskrevet i artikel 17, hvori et skib er involveret:

a) begrænse skibets bevægelser eller påbyde en bestemt rute; dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads

b) pålægge skibets fører at bringe risikoen for miljøet eller for sikkerheden til søs til ophør

c) sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens omfang, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde vedkommende kyststation underrettet

d) pålægge skibsføreren at søge nødområde i tilfælde af overhængende fare eller påbyde lodsning eller bugsering af skibet.