Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EG**

av den 27 juni 2002

om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG

(EGT L 208, 5.8.2002, s. 10)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009	L 131	101	28.5.2009
►**M2**	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009	L 131	114	28.5.2009

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EG

av den 27 juni 2002

om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([3]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([4]), och

av följande skäl:

(1) I sitt meddelande av den 24 februari 1993 om en gemensam sjösäkerhetspolitik angav kommissionen bland de mål som eftersträvas på gemenskapsnivå inrättandet av ett obligatoriskt informationssystem för att ge medlemsstaterna snabb tillgång till viktig information om hur fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods förflyttar sig och om den typ av last som de medför.

(2) Genom rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods ([5]) inrättades ett informationssystem för behöriga myndigheter om fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods, och om tillbud som inträffar till sjöss. I detta direktiv föreskrivs att kommissionen skall lägga fram nya förslag om införande av ett fullständigare rapporteringssystem för gemenskapen vilket även om möjligt skall omfatta fartyg som passerar längs medlemsstaternas kuster i transittrafik.

(3) I rådets resolution av den 8 juni 1993 om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss ([6]) anges att ett av de främsta målen för gemenskapens verksamhet på detta område är att införa ett fullständigare informationssystem.

(4) Inrättandet av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen bör bidra till att förebygga olyckor och förorening till sjöss och till att begränsa deras påverkan på den marina miljön och kustmiljön, näringslivet och lokalbefolkningens hälsa. Sjötrafikens effektivitet och i synnerhet effektiviteten vid handhavandet av fartygs anlöp i hamnar är likaså beroende av

([1]) EGT C 120 E, 24.4.2001, s. 67 och EGT C 362 E, 18.12.2001, s. 255.
([2]) EGT C 221, 7.8.2001, s. 54.
([3]) EGT C 357, 14.12.2001, s. 1.
([4]) Europaparlamentets yttrande av den 14 juni 2001 (EGT C 53 E, 28.2.2002, s. 304), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 (EGT C 58 E, 5.3.2002, s. 14) och Europaparlamentets beslut av den 10 april 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 25 juni 2002.
([5]) EGT L 247, 5.10.1993, s. 19. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/74/EG (EGT L 276, 13.10.1998, s. 7).
([6]) EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

att fartygen lämnar en förhandsanmälan i tillräckligt god tid innan de anlöper hamnen.

(5) Flera obligatoriska fartygsrapporteringssystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med tillämpliga regler som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Det är nödvändigt att se till att fartygen fullgör den rapporteringsskyldighet som åligger dem enligt dessa system.

(6) De sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering som inrättats spelar likaså en viktig roll för att förhindra olyckor och föroreningar i vissa tättrafikerade eller för sjöfarten riskfyllda områden. Det är nödvändigt att fartygen utnyttjar sjötrafikinformationstjänster och att de följer de regler som gäller för de system för trafikseparering som godkänts av IMO.

(7) När det gäller utrustningen ombord har det gjorts viktiga tekniska framsteg som möjliggör automatisk identifiering av fartyg (AIS-system) för att förbättra fartygsövervakningen, och färdskrivare (VDR-system eller ”svarta lådor”) för att underlätta utredningar i samband med olyckor. Med tanke på att denna utrustning är viktig när man utarbetar en strategi för att förhindra olyckor till sjöss bör den vara obligatorisk ombord på fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen. Den information som tillhandahålls av ett VDR-system kan användas både efter en olycka för att utreda orsakerna till denna och i förebyggande syfte för att dra nödvändig lärdom av den typen av situationer. Medlemsstaterna bör befrämja att sådana uppgifter används i bägge dessa syften.

(8) Medlemsstaterna bör säkerställa att det, förutom lämplig teknisk utrustning, finns tillräckligt med kompetent personal tillgänglig vid de behöriga myndigheternas landcentraler.

(9) För att kunna förbereda insatser och ingripa på ett effektivt sätt vid förorening eller risk för förorening till sjöss är det väsentligt att ha tillgång till exakta uppgifter om farligt eller förorenande gods ombord på fartyg eller annan relevant säkerhetsinformation, såsom information om incidenter till sjöss. Fartyg som anlöper eller avgår från hamnar i medlemsstaterna måste lämna dessa uppgifter till de behöriga myndigheterna eller till hamnmyndigheterna i respektive medlemsstater.

(10) För att likforma och påskynda överföring och utnyttjande av den ofta omfattande informationen om lasten bör denna information, när detta är praktiskt genomförbart, lämnas till den behöriga myndigheten eller till den berörda hamnmyndigheten i elektronisk form. Av samma skäl bör även informationsutbytet mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter göras i elektronisk form.

(11) Det måste vara möjligt att undanta den tidtabellsbundna trafiken mellan två eller flera stater, av vilka åtminstone en är en medlemsstat, från den anmälningsskyldighet som annars gäller för varje resa, under förutsättning att de berörda företagen har infört interna förfaranden som på ett för medlemsstaterna tillfredsställande sätt garanterar att den behöriga myndigheten utan dröjsmål får tillgång till de uppgifter som föreskrivs i direktivet.

(12) Vissa fartyg utgör på grund av det sätt på vilket de uppträder eller på grund av sitt skick en potentiell risk för sjösäkerheten och miljön. Medlemsstaterna bör vara särskilt uppmärksamma vid övervakningen av dessa fartyg och vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att dessa risker ökar. All information av betydelse som de har tillgång till om dessa fartyg bör vidarebefordras till övriga berörda medlemsstater. Sådana erforderliga åtgärder kan vara åtgärder som hamnstatskontrollverksamheten svarar för.

(13) Medlemsstaterna bör gardera sig mot sådana hot mot sjösäkerheten, enskilda individers säkerhet och havs- och kustmiljön som uppkommer vid tillbud, olyckor eller vid andra situationer till

▼B

sjöss och vid förekomst av förorenande bälten eller förpackningar som driver omkring. Befälhavaren på ett fartyg som färdas inom medlemsstaternas sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande bör därför anmäla sådana händelser till landmyndigheterna och härvid lämna alla erforderliga uppgifter. Medlemsstaterna bör mot bakgrund av sina speciella förutsättningar ges flexibilitet när de skall välja vilket av de ovan nämnda geografiska områdena som skall omfattas av anmälningsskyldigheten.

(14) De behöriga myndigheternas insatser i händelse av ett tillbud eller en olycka till sjöss blir effektivare om alla parter som deltar i transporten samarbetar fullt ut.

(15) Om den behöriga myndighet som en medlemsstat har utsett anser, mot bakgrund av en prognos om sjö- och väderförhållanden från en behörig meteorologisk informationstjänst, att ytterst ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden skapar ett allvarligt hot mot säkerheten för människoliv eller ett hot om förorening bör den informera befälhavaren på fartyg som ämnar anlöpa eller lämna hamnen om situationen och vidta andra lämpliga åtgärder. Utan att det påverkar skyldigheten att bistå fartyg i sjönöd skulle dessa åtgärder kunna omfatta förbud att anlöpa eller lämna hamn, tills det åter råder normala förhållanden. Om det föreligger risker för säkerheten eller risk för förorening, och med hänsyn till den specifika situationen i den berörda hamnen, får den rekommendera fartyg att inte lämna hamnen. Om befälhavaren väljer att lämna hamnen, gör han/hon det i så fall på eget ansvar, och bör motivera sitt beslut.

(16) Bristen på tillgängliga skyddade platser kan få svåra konsekvenser vid en olycka till sjöss. Medlemsstaterna bör därför upprätta planer för att vid behov på bästa sätt kunna ta emot fartyg som befinner sig i sjönöd i sina hamnar eller på någon annan skyddad plats. Om det är nödvändigt och genomförbart, bör dessa planer omfatta tillhandahållandet av fullgoda resurser för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar. Hamnar som tar emot fartyg i sjönöd bör kunna räkna med att snabbt få ersättning för kostnader och kompensation för eventuella skador som detta ingripande fört med sig. Kommissionen bör därför undersöka möjligheterna att upprätta ett adekvat kompensationssystem för hamnar som tar emot fartyg i sjönöd och att kunna kräva att ett fartyg som anlöper en hamn inom gemenskapen har en fullgod försäkring.

(17) För att kunna förbättra genomförandet av övervaknings- och informationssystemet för sjöfarten är det nödvändigt att upprätta en ram för samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen, och att samtidigt upprätta erforderliga kommunikationsförbindelser mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och hamnar. Räckvidden av det system som används för att identifiera och övervaka fartyg måste ökas i de havsområden i gemenskapen där det är otillräckligt. För att göra det lättare att utbyta och dela med sig av viktiga uppgifter i samband med trafikövervakningen och genomförandet av detta direktiv bör det dessutom inrättas centraler för att hantera denna information inom gemenskapens havsområden. Medlemsstaterna och kommissionen bör även sträva efter att samarbeta med tredje land för att uppnå dessa mål.

(18) För att detta direktiv skall bli verkningsfullt förutsätts det att medlemsstaterna genomför det mycket strikt. Medlemsstaterna bör därför genom regelbundna erforderliga inspektioner eller andra nödvändiga åtgärder försäkra sig om att de kommunikationsförbindelser som upprättats inom ramen för detta direktiv fungerar på ett tillfredsställande sätt. Likaså bör det införas ett påföljdssystem för att garantera att berörda parter fullgör anmälningsskyldigheten och uppfyller utrustningskraven enligt detta direktiv.

▼B

(19) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(20) Vissa bestämmelser i detta direktiv kan komma att ändras genom nämnda förfarande för att beakta hur gemenskapsinstrument och internationella instrument utvecklas och vilka erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, i den mån sådana ändringar inte utökar direktivets tillämpningsområde. En adekvat rapportering från medlemsstaterna om genomförandet av direktivet är ett bra redskap för kommissionen vid utvärderingen av erfarenheterna från genomförandet.

(21) Genom detta direktiv skärps, utvidgas och ändras bestämmelserna i direktiv 93/75/EEG betydligt. Direktiv 93/75/EEG bör därför upphävas.

(22) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att förbättra säkerheten och effektiviteten för sjötrafik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att inom gemenskapen inrätta ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik, för att öka säkerheten och effektiviteten för denna trafik och förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor, eller potentiellt farliga situationer till sjöss, inklusive sjöräddningsinsatser, samt bidra till att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg.

Medlemsstaterna skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att såväl befälhavare, fartygsoperatörer eller fartygsagenter som avlastare eller ägare till farligt eller förorenande gods som transporteras ombord på sådana fartyg uppfyller kraven enligt detta direktiv.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Om inget annat anges skall detta direktiv gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300.

2. ►**M1** Om inget annat anges ska detta direktiv inte tillämpas på ◄

a) örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller nyttjas av en medlemsstat och används för allmännyttiga och icke-kommersiella ändamål,

b) fiskefartyg, traditionsfartyg och fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,

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

▼M1

c) bunker på fartyg under 1 000 bruttotonnage och proviantförråd och utrustning ombord på alla fartyg.

▼B

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) ►M1 *relevanta internationella instrument:* följande instrument (i uppdaterad version) ◄

— *MARPOL:* 1973 års internationella konvention om förhindrande av förorening från fartyg samt 1978 års protokoll till denna,

— *SOLAS:* den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar,

— 1969 års internationella skeppsmätningskonvention,

— 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja samt 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja,

— *SAR-konventionen:* 1979 års internationella sjöräddningskonvention,

— *ISM-koden:* den internationella säkerhetsorganisationskoden,

— *IMDG-koden:* den internationella koden för sjötransport av farligt gods (International Maritime Dangerous Goods Code),

— *IBC-koden:* IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk,

— *IGC-koden:* IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk,

— *BC-koden:* IMO:s kod för säkerheten vid transport av fast gods i bulk (Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),

— *INF-koden:* IMO:s kod för säker transport ombord på fartyg av bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt radioaktivt avfall i behållare,

— *IMO:s resolution A.851(20):* Internationella sjöfartsorganisationens resolution 851(20) med titeln ”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:s resolution A.917(22):* Internationella sjöfartsorganisationens resolution 917(22): med titeln Guidelines for the onboard use of AIS, ändrad genom IMO:s resolution A.956(23),

— *IMO:s resolution A.949(23):* Internationella sjöfartsorganisationens resolution 949(23): med titeln Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance,

— *IMO:s resolution A.950(23):* Internationella sjöfartsorganisationens resolution 950(23): med titeln Maritime assistance services (MAS),

— *IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka:* de riktlinjer som bifogas resolution LEG. 3(91) från IMO:s juridiska kommitté av den 27 april 2006, godkända av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

▼B

b) *fartygsoperatör:* fartygets ägare/redare eller driftsansvarig.

c) *agent:* person som är befullmäktigad eller bemyndigad att lämna information på fartygsoperatörens vägnar.

d) *avlastare:* person som ingår ett godstransportavtal med en transportör eller i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal ingås.

e) *företag:* företag enligt definitionen i regel 1.2 i kapitel IX i SOLAS-konventionen.

f) *fartyg:* alla typer av havsgående fartyg.

g) *farligt gods:*

— gods som klassificeras i IMDG-koden,

— farliga flytande ämnen som upptas i kapitel 17 i IBC-koden,

— flytande gaser som upptas i kapitel 19 i IGC-koden,

— fasta ämnen som avses i appendix B till BC-koden.

Som farligt gods betraktas även gods som vid transport omfattas av vissa villkor enligt punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden.

h) *förorenande gods:*

— olja enligt definitionen i bilaga I till MARPOL-konventionen,

— skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till MARPOL-konventionen,

— skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till MARPOL-konventionen.

i) *godstransportenhet:* ett fordon för vägtransport av gods, en godsvagn, en fraktcontainer, en tankbil, en järnvägsvagn eller en flyttbar tank.

j) *adress:* namn och kommunikationsförbindelser som gör det möjligt att vid behov upprätta kontakt med fartygsoperatören, agenten, hamnmyndigheten, den behöriga myndigheten eller någon annan ansvarig person eller ansvarigt organ som har tillgång till detaljerade uppgifter om fartygets last.

▼M1

k) *behöriga myndigheter:* de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att utföra uppgifter enligt detta direktiv.

▼B

l) *hamnmyndighet:* den behöriga myndighet eller det organ som medlemsstaterna utsett för varje hamn för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med detta direktiv.

m) *skyddad plats:* hamn, del av hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller annat skyddat område som en medlemsstat anger för att ta emot fartyg i en nödsituation.

n) *landcentral:* den sjötrafikinformationstjänst, den landbaserade central som ansvarar för ett obligatoriskt rapporteringssystem som godkänts av IMO eller den central som ansvarar för samordning av sjöräddningsinsatser eller bekämpning av förorening till sjöss och som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med detta direktiv.

o) *sjötrafikinformationstjänst (VTS):* en tjänst för att förbättra sjötrafikens säkerhet och effektivitet och för att skydda miljön och som har förmåga att samverka med trafiken och hantera de trafiksituationer som uppstår inom sjötrafikinformationstjänstens område.

p) *trafikseparationssystem:* varje system bestående av en eller flera leder eller trafikregleringsåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det omfattar trafikseparationssystem, dubbelriktade farle-

▼B

der, rekommenderade leder, förbudsområden, kusttrafikzoner, rondeller, varningsområden och djupleder.

q) *traditionsfartyg:* alla slags historiska fartyg och kopior av dem inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik.

r) *olycka:* en olycka i enlighet med IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss

▼M1

s) SafeSeaNet gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, utvecklat av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna för genomförandet av gemenskapslagstiftning.

t) regelbunden trafik en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

u) fiskefartyg alla fartyg som är utrustade för kommersiellt utnyttjande av levande akvatiska resurser.

v) fartyg i behov av assistans utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Internationella sjöräddningskonventionen om räddning av personer, ett fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

w) LRIT ett system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg, i enlighet med kapitel V, regel 19-1 i Solas-konventionen.

▼B

AVDELNING I

FARTYGSRAPPORTERING OCH FARTYGSÖVERVAKNING

Artikel 4

Förhandsanmälan innan ett fartyg anlöper hamnar i medlemsstaterna

1. Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg som är på väg till en hamn i en medlemsstat skall anmäla uppgifterna i bilaga I.1 till hamnmyndigheten

a) minst 24 timmar i förväg, eller

b) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller

c) om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan, så snart som dessa uppgifter är tillgängliga.

2. Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen och är på väg till en hamn i en medlemsstat och som transporterar farligt eller förorenande gods skall fullgöra anmälningsskyldigheterna i artikel 13.

Artikel 5

Övervakning av fartyg som passerar in i områden med obligatoriska fartygsrapporteringssystem

1. Den berörda medlemsstaten skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg som passerar in i ett område med ett av IMO i enlighet med regel 11 kapitel V i SOLAS-konventionen antaget obligatoriskt fartygsrapporteringssystem vilket

▼B

handhas av en eller flera stater, varav minst en är en medlemsstat, efterlever detta system i enlighet med de relevanta riktlinjer och kriterier som utarbetats av IMO genom att rapportera de begärda uppgifterna, utan att detta påverkar skyldigheten att lämna de ytterligare uppgifter som en medlemsstat kräver i enlighet med IMO:s resolution A.851(20).

2. När ett nytt obligatoriskt fartygsrapporteringssystem eller ett förslag till ändring av ett befintligt rapporteringssystem läggs fram för IMO för antagande, skall en medlemsstat i sitt förslag ta med åtminstone de uppgifter som avses i bilaga I.4.

Artikel 6

Användning av automatiska identifieringssystem

1. Varje fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat skall i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I vara utrustat med en AIS som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

2. Fartyg som är utrustade med en AIS skall vid varje tidpunkt ha den i drift, utom i de fall då det i internationella avtal, regler eller standarder föreskrivs skydd av uppgifter om framförandet.

▼M1

Artikel 6a

Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS)

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter som för en medlemsstats flagg och är registrerat i gemenskapen, eller är verksamt på en medlemsstats inre vatten eller territorialhav, eller landar sina fångster i en medlemsstats hamn ska, i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I.3, vara utrustat med ett AIS (klass A) som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

Fiskefartyg utrustade med AIS ska ständigt hålla systemet i drift. Under exceptionella förhållanden får AIS slås av om befälhavaren anser att detta är nödvändigt för fartygets skydd eller säkerhet.

Artikel 6b

Användning av system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT)

1. Fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga ska medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn.

Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

2. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna inrätta ett europeiskt datacentrum för LRIT-uppgifter, vilket ska ansvara för behandling av uppgifter från långdistansidentifiering och -spårning.

▼B

Artikel 7

Användning av system för trafikorganisation

1. Medlemsstaterna skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg som passerar in i ett område med ett av IMO enligt regel 10 kapitel V i SOLAS-konventio-

▼B

nen antaget obligatoriskt trafikseparationssystem vilket handhas av en eller flera stater, varav minst en är medlemsstat, använder systemet i enlighet med de relevanta riktlinjer och kriterier som utarbetats av IMO.

2. När medlemsstaterna på eget ansvar inför ett trafikseparationssystem som inte har antagits av IMO, skall de om möjligt beakta de riktlinjer och kriterier som utarbetats av IMO och offentliggöra all information som krävs för en säker och effektiv användning av trafikseparationssystemet.

Artikel 8

Övervakning av fartygs efterlevnad av sjötrafikinformationstjänster

Medlemsstaterna skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att

a) fartyg som passerar in i det tillämpningsområde för en VTS som handhas av en eller flera stater, av vilka minst en är medlemsstat, som är beläget i dessa staters territorialhav, och som grundar sig på de riktlinjer som har utarbetas av IMO, deltar i och följer reglerna för denna VTS,

b) fartyg som seglar under en medlemsstats flagg eller fartyg som är på väg till en hamn i en medlemsstat och passerar in i det tillämpningsområde för en sådan VTS som är beläget utanför en medlemsstats territorialhav, och som grundar sig på de riktlinjer som har utarbetats av IMO, följer reglerna för denna VTS,

c) fartyg som seglar under ett tredje lands flagg och som inte är på väg till en hamn i en medlemsstat och som passerar in i ett VTS-område som är beläget utanför en medlemsstats territorialhav följer reglerna för denna VTS där så är möjligt. Medlemsstaterna skall rapportera alla uppenbart allvarliga överträdelser av bestämmelserna som sker inom ett sådant VTS-område till den berörda flaggstaten.

Artikel 9

Infrastruktur för fartygsrapporteringssystem, trafikseparationssystem och sjötrafikinformationstjänster

1. Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att successivt, enligt en tidsplan som är förenlig med den tidsplan som anges i bilaga II.I, anskaffa den utrustning och de landbaserade anläggningar som erfordras för att ta emot och bearbeta AIS-informationen med beaktande av nödvändig täckning för mottagning av rapporterna.

2. Processen för uppbyggnad av den utrustning och de landbaserade anläggningar som erfordras för genomförande av detta direktiv skall vara slutförd senast vid utgången av 2007. Medlemsstaterna skall se till att lämplig utrustning för att vidarebefordra information till och utbyta sådan mellan medlemsstaternas nationella system är i drift senast ett år senare.

3. Medlemsstaterna skall se till att de landcentraler som övervakar efterlevnaden av sjötrafikinformationstjänsterna och trafikseparationssystemen förfogar över erforderlig kompetent personal samt lämpliga kommunikationsresurser och resurser för fartygsövervakning, och att de drivs i enlighet med tillämpliga IMO-riktlinjer.

Artikel 10

Färdskrivarsystem

1. Medlemsstaterna skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att fartyg som anlöper en hamn i en

▼B

medlemsstat är utrustade med ett färdskrivarsystem (VDR) i enlighet med bestämmelserna i bilaga II.II. De undantag som eventuellt beviljats ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artikel 4.1 d i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ([1]) skall upphöra att gälla den 5 augusti 2002.

2. De uppgifter som har samlats in från ett färdskrivarsystem skall göras tillgängliga för den berörda medlemsstaten i händelse av en utredning av en olycka som har inträffat på farvatten under en medlemsstats jurisdiktion. Medlemsstaterna skall se till att sådana uppgifter används under utredningen och analyseras på riktigt sätt. Medlemsstaterna skall se till att resultaten av utredningen offentliggörs så snart som möjligt efter det att den avslutats.

▼M2

———————

▼B

AVDELNING II

ANMÄLAN AV FARLIGT ELLER FÖRORENANDE GODS OMBORD PÅ FARTYG (HAZMAT)

▼M1

Artikel 12

Uppgiftskrav när det gäller transport av farligt gods

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

a) De uppgifter som förtecknas i bilaga I.2.

b) För de ämnen som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen, säkerhetsdatabladet med produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper i tillämpliga fall, inklusive viskositeten uttryckt i cSt vid 50 °C och densiteten vid 15 °C, liksom övriga uppgifter som i enlighet med IMO:s resolution MSC.150(77) finns med på säkerhetsdatabladet.

c) Larmnummer till avlastaren eller annan person eller annat organ med information om produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper och om vilka åtgärder som ska vidtas i nödsituationer.

2. Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg mot en hamn i en medlemsstat, ska ha en deklaration från avlastaren med de uppgifter som krävs enligt punkt 1 a–c i denna artikel.

3. Det är avlastarens uppgift och ansvar att överlämna en sådan deklaration till befälhavaren eller fartygsoperatören och att se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med punkt 1.

([1]) EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

▼B

Artikel 13

Anmälan av farligt eller förorenande gods som transporteras ombord

1. Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg, oavsett dess storlek, som lämnar en hamn i en medlemsstat med farligt eller förorenande gods skall senast vid avgången lämna de uppgifter som anges i bilaga I.3 till den av medlemsstaten anvisade behöriga myndigheten.

2. Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg, oavsett dess storlek, som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg till en hamn i en medlemsstat eller en ankarplats inom en medlemsstats sjöterritorium, skall senast vid avgång från lastningshamnen eller så snart som destinationshamnen eller ankarplatsen är känd, om denna information inte är tillgänglig vid avgången, lämna de uppgifter som anges i bilaga I.3 till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där den första destinationshamnen eller ankarplatsen är belägen.

3. Medlemsstaterna får inrätta ett förfarande som ger fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren för ett sådant fartyg som avses i punkterna 1 och 2 rätt att lämna de uppgifter som anges i bilaga I.3 till hamnmyndigheten i avgångs- eller destinationshamnen i gemenskapen, beroende på vilket som är lämpligast.

Förfarandet skall säkerställa att den behöriga myndigheten vid behov när som helst kan få tillgång till de uppgifter som anges i bilaga I.3. För detta ändamål skall den berörda hamnmyndigheten bevara de uppgifter som avses i bilaga I.3 så länge att de skall kunna vara användbara i händelse av ett tillbud eller en olycka till sjöss. Hamnmyndigheten skall vidta nödvändiga åtgärder så att den på begäran, och utan dröjsmål, kan tillhandahålla den behöriga myndigheten nämnda uppgifter i elektronisk form dygnet runt.

4. Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg skall meddela de uppgifter avseende lasten som anges i bilaga I.3 till hamnmyndigheten eller den behöriga myndigheten.

Informationen skall överföras elektroniskt närhelst detta är möjligt. Vid detta utbyte av elektroniska meddelanden skall den syntax och de förfaranden som anges i bilaga III användas.

Artikel 14

Datoriserat utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna

Medlemsstaterna skall samarbeta för att se till att de nationella system som används för att hantera de uppgifter som anges i bilaga I är sammankopplingsbara och driftskompatibla.

Kommunikationssystem som inrättas i enlighet med första stycket skall uppfylla följande kriterier:

a) Uppgiftsutbytet skall ske på elektronisk väg och medge att anmälningar enligt artikel 13 kan tas emot och behandlas.

b) Systemet skall möjliggöra informationsöverföring dygnet runt.

▼M1

c) Medlemsstaterna måste på begäran, via SafeSeaNet och om det krävs för sjösäkerheten eller skyddet av den marina miljön, utan dröjsmål kunna översända uppgifter om fartyget och det farliga eller förorenade godset ombord till nationella och lokala behöriga myndigheter i en annan medlemsstat.

▼M1

Artikel 15

Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom sitt territorium från kraven i artiklarna 4 och 13 under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Det företag som bedriver denna tidtabellsbundna trafik ska upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.

b) För varje sjöresa ska de uppgifter som anges i bilaga I.1 eller bilaga I.3, i tillämpliga fall, på begäran hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten. Företaget ska inrätta ett internt system för att se till att dessa uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, dygnet runt kan överföras i elektronisk form till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 4.1 eller artikel 13.4, i tillämpliga fall.

c) Alla avvikelser på mer än tre timmar från den beräknade ankomsttiden till destinationshamnen eller lotsstationen ska anmälas till anlöpshamnen eller behörig myndighet i enlighet med artikel 4 eller artikel 13, i tillämpliga fall.

d) Undantag ska endast beviljas enskilda fartyg som trafikerar en särskild rutt.

Vid tillämpningen av första stycket ska trafik betraktas som tidtabellsbunden endast om den är avsedd att pågå i minst en månad.

Undantag från kraven i artiklarna 4 och 13 ska begränsas till tidtabellsbundna resor på maximalt 12 timmar.

2. När internationell tidtabellsbunden trafik bedrivs mellan två eller flera stater, varav åtminstone en är en medlemsstat, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken. Alla berörda medlemsstater, inklusive de berörda kuststaterna, ska samarbeta vid beviljandet av undantag för den berörda trafiken i enlighet med villkoren i punkt 1.

3. Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre uppfylls, ska medlemsstaterna omedelbart återkalla undantaget för det berörda företaget.

4. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna en förteckning över de företag och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt varje uppdatering av denna förteckning.

▼B

AVDELNING III

ÖVERVAKNING AV RISKFARTYG OCH INGRIPANDE VID TILLBUD OCH OLYCKOR TILL SJÖSS

Artikel 16

Översändande av information om vissa fartyg

1. Fartyg som uppfyller nedan angivna kriterier skall betraktas som fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten eller ett hot mot säkerheten till sjöss, säkerheten för personer eller miljön:

a) Fartyg som under sin sjöresa

— har varit inblandade i sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 17, eller

▼B

— har underlåtit att uppfylla anmälnings- och rapporteringsskyldigheterna enligt detta direktiv, eller

— har brutit mot tillämpliga regler i de trafiksepareringssystem och VTS som medlemsstaterna ansvarar för.

b) Fartyg för vilka det finns bevis eller sannolika bevis för avsiktliga utsläpp av olja eller andra överträdelser av MARPOL-konventionen i farvatten under en medlemsstats jurisdiktion.

c) Fartyg som har vägrats tillträde till hamnar i medlemsstaterna eller rapporterats eller anmälts av en medlemsstat i enlighet med bilaga I.1 till rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll ([1])

▼M1

d) Fartyg som inte har anmält, eller som saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler.

e) Fartyg som enligt en rapport från lots eller hamnmyndigheter uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.

▼B

2. De landcentraler som förfogar över relevanta uppgifter om de fartyg som avses i punkt 1 skall vidarebefordra dessa uppgifter till berörda landcentraler i övriga medlemsstater längs fartygets planerade rutt.

3. Medlemsstaterna skall se till att den information som de erhåller i enlighet med punkt 2 översänds till de berörda hamnmyndigheterna och/eller annan myndighet som utsetts av medlemsstaten. I den omfattning som det är möjligt med hänsyn till tillgänglig personalkapacitet skall medlemsstaterna utföra alla de inspektioner eller kontroller i sina hamnar som är lämpliga, antingen på eget initiativ eller på begäran av en annan medlemsstat, utan att det påverkar eventuell skyldighet att utföra hamnstatskontroll. De skall underrätta samtliga berörda medlemsstater om resultatet av de vidtagna åtgärderna.

Artikel 17

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss

1. Utan att det inverkar på internationell rätt och för att kunna förebygga eller minska varje betydelsefullt hot mot sjösäkerheten, säkerheten för personer eller miljön, skall medlemsstaterna övervaka och vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att befälhavaren på ett fartyg som färdas inom deras sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande omedelbart rapporteras till den landcentral som har ansvar för det geografiska området

a) varje tillbud eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, t.ex. kollision, grundstötning, skada, driftstörning, vattenfyllnad eller förskjutning av lasten, alla typer av skrovskador eller svagheter i strukturen,

b) varje tillbud eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, t.ex. brister som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet, varje fel som påverkar framdrivningsmaskineriet eller styrinrättningen, generatorer, navigations- eller kommunikationsutrustning,

c) varje situation som kan leda till förorening av en medlemsstats farvatten eller stränder, t.ex. utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande produkter i havet,

([1]) EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 17).

▼B

d) alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

2. Meddelandet enligt punkt 1 skall åtminstone innehålla uppgifter om fartygets identitet, position, avgångshamn, destination, den adress från vilken uppgifterna om det farliga godset och förorenande godset som finns ombord kan erhållas, antalet personer ombord, detaljer om tillbudet samt sådana andra relevanta uppgifter som avses i IMO:s resolution A.851(20).

Artikel 18

Åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden

1. När de behöriga myndigheter som utsetts av medlemsstaterna vid ytterst ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden anser att det föreligger ett allvarligt hot om förorening av deras havs- eller kustområden eller andra staters havs- eller kustområden, eller om människoliv är i fara

a) bör de, om så är möjligt, ge befälhavaren på fartyg som befinner sig i det berörda hamnområdet och som har för avsikt att anlöpa eller lämna hamnen alla uppgifter om sjö- och väderförhållanden och, då det är relevant och möjligt, om de risker som de kan innebära för hans fartyg, last, besättning och passagerare,

b) får de, utan att det påverkar skyldigheten att bistå fartyg i sjönöd, och i enlighet med artikel 20, vidta andra lämpliga åtgärder, som kan innefatta en rekommendation eller ett förbud antingen för ett visst fartyg eller för samtliga fartyg att anlöpa eller lämna hamn i de berörda områdena innan det har fastställts att det inte längre föreligger någon risk för människoliv och/eller miljön,

c) skall de vidta lämpliga åtgärder för att så långt som möjligt begränsa eller, om det behövs, förbjuda bunkring till sjöss inom deras territorialvatten.

2. Befälhavaren skall informera företaget om de lämpliga åtgärderna eller rekommendationerna enligt punkt 1. Dessa påverkar emellertid inte det beslut som befälhavaren fattar på grundval av hans/hennes professionella bedömning som står i överensstämmelse med SOLAS-konventionen. Om det beslut som fattats av fartygets befälhavare inte överensstämmer med de åtgärder som avses i punkt 1, skall han/hon informera de behöriga myndigheterna om orsakerna till beslutet.

3. De lämpliga åtgärderna eller rekommendationerna enligt punkt 1 skall grunda sig på en prognos om sjö- och väderförhållanden från en behörig meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.

▼M1

Artikel 18a

Åtgärder vid farligt isläge

1. Om de behöriga myndigheterna bedömer att isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:

a) Myndigheterna ska ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som avser att anlöpa eller lämna någon av deras hamnar lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutter och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområdet.

b) Myndigheterna får, utan att det påverkar skyldigheten att bistå ett fartyg i behov av assistans och andra skyldigheter enligt relevanta internationella regler, begära att fartyg som befinner sig i det berörda området och som avser att anlöpa eller lämna en hamn eller en

▼M1

terminal eller en ankarplats uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området.

2. De åtgärder som vidtas enligt punkt 1 ska när det gäller uppgifter om isläget grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.

▼B

Artikel 19

Åtgärder i samband med tillbud eller olyckor till sjöss

1. Vid sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 17 skall medlemsstaterna vidta alla erforderliga åtgärder i enlighet med internationell rätt, när så är nödvändigt för att säkerställa sjösäkerheten, människors säkerhet och skydda havs- och kustmiljön.

Bilaga IV innehåller en icke uttömmande förteckning över de åtgärder som medlemsstaterna får vidta enligt denna artikel.

2. Fartygsoperatören, befälhavaren och ägaren av det farliga eller förorenande godset ombord är i enlighet med nationell och internationell rätt skyldiga att samarbeta fullt ut med de nationella behöriga myndigheterna, på dessa myndigheters begäran, för att begränsa följderna av ett tillbud eller en olycka till sjöss.

▼M1

I detta syfte ska de på begäran översända de uppgifter som avses i artikel 12 till de behöriga nationella myndigheterna.

▼B

3. Befälhavaren på ett fartyg som omfattas av ISM-koden skall, i överensstämmelse med denna kod, till företaget anmäla varje tillbud eller olycka till sjöss enligt artikel 17.1. Så snart som företaget fått en anmälan, skall det kontakta den behöriga landcentralen och ställa sig till dess förfogande i den utsträckning som krävs.

▼M1

4. I enlighet med nationell lagstiftning ska medlemsstaterna beakta de relevanta bestämmelserna i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka i vatten under deras jurisdiktion.

Artikel 20

Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ha nödvändig sakkunskap och behörighet, vid tidpunkten för verksamheten, att på eget initiativ fatta oberoende beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans.

2. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 får, i tillämpliga fall, och särskilt vid hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i bilaga IV.

3. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 ska mötas regelbundet för att utbyta expertis och förbättra de åtgärder som vidtagits med stöd av denna artikel. De får mötas när som helst, till följd av särskilda omständigheter.

Artikel 20a

Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans

1. Medlemsstaterna ska utarbeta planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion utgör, inbegripet, i tillämpliga fall, hot mot människoliv och

▼M1

miljön. Den myndighet eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska delta i utarbetandet och genomförandet av planerna.

2. De planer som avses i punkt 1 ska utarbetas efter samråd med berörda parter, på grundval av IMO-resolutionerna A.949(23) och A.950(23), och ska minst innehålla följande uppgifter:

a) Vilken eller vilka myndigheter som ansvarar för att ta emot och hantera larm.

b) Den myndighet som är behörig för lägesbedömning och för att fatta beslut om ett fartyg i behov av assistans ska godtas eller avvisas från en utvald skyddad plats.

c) Information om kustlinjen i medlemsstaterna och alla element som möjliggör en snabb bedömning av och ett snabbt beslut om skyddad plats för ett fartyg, inklusive en beskrivning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala faktorerna samt naturförhållandena.

d) Bedömningsförfaranden för att ett fartyg i behov av assistans ska godtas på eller avvisas från en skyddad plats.

e) Resurser och anläggningar som lämpar sig för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.

f) Förfaranden för internationell samordning och beslutsfattande.

g) Förfaranden för finansiella säkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Medlemsstaterna ska på begäran översända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information.

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

4. Medlemsstaterna ska senast den 30 november 2010 underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits enligt denna artikel.

Artikel 20b

Beslut om mottagande av fartyg

Den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska fatta beslut om att ta emot ett fartyg på en skyddad plats efter det att en lägesbedömning gjorts i förväg på grundval av de planer som avses i artikel 20a. Den eller de myndigheterna ska se till att fartyg tas emot på en skyddad plats om de anser att ett sådant mottagande utgör den bästa åtgärden för att skydda människoliv eller miljön.

Artikel 20c

Finansiella säkerheter och ersättningar

1. Avsaknaden av intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkringar för maritima krav ([1]) fritar inte medlemsstaten från att göra en preliminär lägesbedömning och fatta beslut enligt artikel 20b, och är inte heller i sig ett tillräckligt skäl för medlemsstaten att vägra ta emot ett fartyg på en skyddad plats.

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

▼M1

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får en medlemsstat, vid mottagande av ett fartyg på en skyddad plats, begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG. Förfrågningar om intyg får inte leda till att mottagandet av ett fartyg i behov av assistans fördröjs.

Artikel 20d

Kommissionens undersökning

Kommissionen ska undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats till följd av beslut som fattats enligt artikel 20.1. Den ska på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ. Kommissionen ska senast den 31 december 2011 rapportera till Europaparlamentet och rådet resultaten av undersökningen.

▼B

Artikel 21

Information till berörda parter

1. Den behöriga landcentralen i den berörda medlemsstaten skall när så är befogat sända ut ett radiomeddelande inom de berörda områdena om varje tillbud eller olycka som anmälts i enlighet med artikel 17.1, och information om varje fartyg som utgör ett hot mot sjösäkerheten, människors säkerhet eller miljön.

2. De behöriga myndigheter som informerats i enlighet med artiklarna 13 och 17 skall vidta lämpliga åtgärder för att när som helst kunna vidarebefordra denna information, när en behörig myndighet i en annan medlemsstat av säkerhetsskäl begär detta.

3. Varje medlemsstat där de behöriga myndigheterna, i enlighet med detta direktiv eller på annat sätt, informerats om förhållanden som innebär en risk eller ökar risken för att en annan medlemsstat kan utsättas för fara i vissa havs- och kustområden, skall vidta lämpliga åtgärder för att så snart som möjligt informera andra berörda medlemsstater samt samråda med dessa om planerade åtgärder. I förekommande fall skall medlemsstaterna samarbeta för att enas om hur en gemensam åtgärd skall genomföras.

Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fullt ut utnyttja de rapporter som fartygen är skyldiga att sända dem i enlighet med artikel 17.

AVDELNING IV

KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

Artikel 22

Utseende av behöriga organ och offentliggörande av en förteckning över dessa

1. Varje medlemsstat skall utse de behöriga myndigheter, hamnmyndigheter och landcentraler som skall ta emot anmälningar enligt detta direktiv.

2. Varje medlemsstat skall se till att sjöfartsnäringen får korrekt och regelbundet uppdaterad information, bland annat via nautiska publikationer, om de myndigheter och centraler som utsetts i enlighet med

▼B

punkt 1 och i förekommande fall om deras geografiska kompetensområde, samt om de förfaranden som gäller för anmälan av uppgifter enligt detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna en förteckning över de myndigheter och centraler som utsetts i enlighet med punkt 1 samt varje uppdatering av denna.

▼M1

Artikel 22a

SafeSeaNet

1. Medlemsstaterna ska införa nationella eller lokala system för hanteringen av den sjöfartsrelaterade information som avses i detta direktiv.

2. De kommunikationssystem som upprättas enligt punkt 1 ska medge operativ användning av den insamlade informationen och särskilt uppfylla kraven i artikel 14.

3. För att garantera att informationsutbytet som anges i detta direktiv ska fungera väl ska medlemsstaterna se till att de nationella eller lokala system som ska samla in, hantera och bevara informationen kan kopplas samman med SafeSeaNet. Kommissionen ska se till att SafeSeaNet är i drift 24 timmar om dygnet. Beskrivningen av och principerna för SafeSeaNet har fastställts i bilaga III.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna när de agerar inom ramen för överenskommelser inom gemenskapen eller inom ramen för gränsöverskridande, interregionala eller transnationella projekt inom gemenskapen se till att de informationssystem eller informationsnät som utvecklas följer kraven i detta direktiv samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet.

▼B

Artikel 23

Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen

Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta för att uppnå följande mål:

a) Utnyttja de uppgifter som anmäls enligt detta direktiv på ett optimalt sätt, vilket bland annat innefattar utvecklande av lämpliga telematikförbindelser mellan landcentralerna och hamnmyndigheterna för att de skall kunna utbyta data om fartygens rörelser och planerade ankomst i hamnarna samt om deras last.

b) Utveckla och öka effektiviteten hos telematikförbindelserna mellan medlemsstaternas landcentraler för att erhålla en tydligare bild av trafiken och förbättra övervakningen av fartyg i transittrafik, samt för att harmonisera och i största möjliga utsträckning likforma de rapporter som fartygen är skyldiga att lämna under färd.

▼M1

c) Öka täckningen för gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och/eller uppdatera det, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg, med beaktande av den informations- och kommunikationstekniska utvecklingen. För att uppnå detta ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjöfartsinformationstjänster och lämpliga trafikseparationssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande. De ska också samarbeta inom ramen för berörda regionala och internationella organ med utveckling av system med lång räckvidd för identifiering och spårning.

▼B

d) Vid behov utarbeta samordnade planer för att ta emot fartyg i nöd.

▼M1

e) Se till att de nationella system som används för hantering av den information som anges i bilaga I är sammankopplingsbara och driftskompatibla samt utveckla och uppdatera SafeSeaNet.

Artikel 23a

Hantering av sjösäkerhetsinformation

1. Kommissionen ska vid behov se till att den information som samlas in enligt detta direktiv behandlas, används och sprids till de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna.

2. Kommissionen ska i förekommande fall bidra till utveckling och drift av system för insamling och spridning av sjösäkerhetsdata, särskilt genom systemet Equasis eller andra, likvärdiga, offentliga system.

Artikel 24

Sekretess

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv och de ska endast använda sådana uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.

2. Kommissionen ska undersöka eventuella problem för nät- och informationssäkerheten och föreslå lämpliga ändringar till bilaga III för att förbättra nätsäkerheten.

▼B

Artikel 25

Övervakning av detta direktivs genomförande samt påföljder

1. Medlemsstaterna skall göra regelbundna kontroller och andra erforderliga insatser för att kontrollera funktionen hos de landbaserade telematiksystem som inrättats enligt detta direktiv, och särskilt deras kapacitet att uppfylla kraven på mottagning och sändning dygnet runt utan dröjsmål av uppgifter som anmälts i enlighet med artiklarna 13 och 15.

2. Medlemsstaterna skall införa ett påföljdssystem för överträdelser av nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dessa påföljder tillämpas. Dessa påföljder skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

3. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta flaggstaten och andra berörda stater om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artiklarna 16 och 19 och punkt 2 i denna artikel beträffande fartyg som inte seglar under deras flagg.

4. När en medlemsstat i samband med sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 19 konstaterar att företaget inte har kunnat upprätta och upprätthålla en förbindelse med fartyget eller med berörda landcentraler, skall den underrätta den stat som har utfärdat ISM-dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation och det tillhörande certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation eller på vars vägnar det har utfärdats.

När bristen är så allvarlig att säkerhetsorganisationen i ett företag etablerat i en medlemsstat inte kan anses ha en fungerande säkerhetsorganisation, skall den medlemsstat som har utfärdat dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation eller certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation för fartyget omedelbart vidta nödvändiga åtgärder mot det berörda företaget för att få dokumentet och det tillhörande certifikatet återkallade.

▼B

Artikel 26

Utvärdering

1. Medlemsstaterna skall senast den 5 februari 2007 rapportera till kommissionen hur genomförandet av detta direktiv fortskrider och särskilt bestämmelserna i artiklarna 9, 10, 18, 20, 22, 23 och 25. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2009 rapportera till kommissionen om ett fullständigt genomförande av direktivet.

2. På grundval av de rapporter som anges i punkt 1 skall kommissionen sex månader därefter rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv. I sina rapporter skall kommissionen konstatera om och i vilken utsträckning bestämmelserna i detta direktiv såsom de genomförts av medlemsstaterna bidrar till att öka säkerheten och effektiviteten vid sjötransporter och förhindra förorening från fartyg.

3. Kommissionen skall undersöka behovet och lämpligheten av gemenskapsåtgärder som gör det lättare att få ersättning för kostnader och kompensation för eventuella skador som uppkommit vid ingripanden för att hjälpa nödställda fartyg, och som även omfattar skäliga krav på försäkringar eller annan ekonomisk säkerhet.

Kommissionen skall senast den 5 februari 2007, rapportera om resultatet av denna undersökning till Europaparlamentet och rådet.

SLUTBESTÄMMELSER

▼M1

Artikel 27

Ändringar

1. Hänvisningarna till gemenskapsinstrument och IMO-instrument, definitionerna i artikel 3 samt bilagorna får ändras för att bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller trätt i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde vidgas.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

2. Bilagorna I, III och IV får ändras mot bakgrund av erfarenheterna av detta direktiv, förutsatt att ändringarna inte vidgar dess tillämpningsområde.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

Artikel 28

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ([1]).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

([1]) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1

▼B

Artikel 29

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 5 februari 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

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

Artikel 30

Rådets direktiv 93/75/EEG skall upphöra att gälla från och med den 5 februari 2004.

Artikel 31

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 32

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼B

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER UPPGIFTER SOM SKALL LÄMNAS

1. **Uppgifter som skall lämnas i enlighet med artikel 4 - Allmänna upplysningar:**

   a) Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).

   b) Destinationshamn.

   c) Beräknad ankomsttid till destinationshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav och beräknad avgångstid från denna hamn.

   d) Antal personer ombord.

2. **Uppgifter som skall lämnas i enlighet med artikel 12 - Lastuppgifter:**

   a) Korrekta tekniska benämningar på det farliga eller förorenande godset, Förenta Nationernas (UN) nummer om sådana finns, IMO:s riskklasser i enlighet med IMDG-, IBC- och IGC-koderna, och i förekommande fall den fartygsklass som behövs för INF-laster enligt definitionen i regel VII/14.2, mängden sådant gods och, om det fraktas i andra godstransportenheter än tankar, identifieringsnumren på dessa.

   b) Adress där detaljerad information om lasten kan erhållas.

3. **Uppgifter som skall lämnas i enlighet med artikel 13:**

   A. Allmänna upplysningar

      a) Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).

      b) Destinationshamn.

      c) För ett fartyg som lämnar en hamn i en medlemsstat: beräknad avgångstid från avgångshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav och beräknad ankomsttid till destinationshamnen.

      d) För ett fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen på väg till en hamn i en medlemsstat: beräknad ankomsttid till destinationshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav.

      e) Antal personer ombord.

   B. Lastuppgifter

      a) Korrekta tekniska benämningar på det farliga eller förorenande godset, Förenta Nationernas (UN) nummer om sådana finns, IMO:s riskklasser i enlighet med IMDG-, IBC- och IGC-koderna, och i förekommande fall fartygsklass enligt INF-koden, mängden sådant gods och placering ombord och, om det fraktas i andra godstransportenheter än tankar, identifieringsnumren på dessa.

      b) En bekräftelse på att det ombord finns en förteckning eller manifest eller en ändamålsenlig lastplan, som närmare beskriver det farliga eller förorenande gods som transporteras och dess placering ombord på fartyget.

      c) Adress där detaljerad information om lasten kan erhållas.

4. **Uppgifter som avses i artikel 5**

   — A. Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).

   — B. Datum och tidpunkt.

   — C eller D. Position i latitud och longitud eller sann bäring och avstånd i nautiska mil från ett klart angivet landmärke.

   — E. Kurs.

   — F. Fart.

▼B

— I. Destinationshamn och beräknad ankomsttid.

— P. Last och, om det finns farligt gods ombord, kvantitet och IMO-klass.

— T. Adress för inhämtande av lastuppgifter.

— W. Antal personer ombord.

▼M1

— X. Övrig information.

— Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg över 1 000 bruttotonnage.

— Navigerings- och manöverförmåga

▼B

5. Fartygets befälhavare skall till den behöriga myndigheten eller berörd hamnmyndighet omedelbart anmäla alla ändringar av de uppgifter som lämnats i enlighet med denna bilaga.

▼B

BILAGA II

BESTÄMMELSER OM UTRUSTNINGEN OMBORD

I. **Automatiska identifieringssystem (AIS)**

1. Fartyg byggda från och med den 1 juli 2002

Passagerarfartyg, oavsett storlek, och alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, byggda från och med den 1 juli 2002, vilka anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6.

2. Fartyg byggda före den 1 juli 2002

Passagerarfartyg, oavsett storlek, och alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, byggda före den 1 juli 2002, vilka anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6 enligt följande tidsplan:

a) Passagerarfartyg: senast den 1 juli 2003.

b) Tankfartyg: senast i samband med den första besiktningen av säkerhetsutrustningen som görs efter den 1 juli 2003.

c) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 50 000: senast den 1 juli 2004.

d) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 10 000 men mindre än 50 000: senast den 1 juli 2005, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.

e) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 3 000 men mindre än 10 000: senast den 1 juli 2006, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.

f) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 300 men mindre än 3 000: senast den 1 juli 2007, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.

Medlemsstaterna får undanta passagerarfartyg i inrikestrafik med en bruttodräktighet under 300 från de krav gällande AIS som föreskrivs i denna bilaga.

▼M1

3. Fiskefartyg

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

— Fiskefartyg med en total längd av minst 24 meter, men under 45 meter, senast den 31 maj 2012.

— Fiskefartyg med en total längd av minst 18 meter, men under 24 meter, senast den 31 maj 2013.

— Fiskefartyg med en total längd över 15 meter, men under 18 meter, senast den 31 maj 2014.

Nybyggda fiskefartyg med en total längd på mer än 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a från och med den 30 november 2010.

▼B

II. **Färdskrivarsystem (VDR)**

1. Fartyg inom följande kategorier skall, då de anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, vara utrustade med ett färdskrivarsystem, vilket skall uppfylla prestandanormerna i IMO:s resolution A.861(20) samt provningsstandarderna enligt Internationella elektrotekniska kommissionens (IEC) standard nr 61996:

a) Passagerarfartyg byggda från och med den 1 juli 2002: senast 5 augusti 2002.

▼B

b) Ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002: senast i samband med den första besiktningen från och med den 1 juli 2002.

c) Andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002: senast den 1 januari 2004.

d) Andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000, byggda från och med den 1 juli 2002: senast 5 augusti 2002.

2. Fartyg inom följande kategorier som är byggda före den 1 juli 2002 skall, då de anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, vara utrustade med ett färdskrivarsystem, vilket skall uppfylla relevanta IMO-normer:

a) lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000, inte senare än det datum som fastställs av IMO, eller, i avsaknad av IMO-beslut, inte senare än den 1 januari 2007,

b) lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000 men mindre än 20 000, inte senare än det datum som fastställs av IMO, eller, om inget IMO-beslut finns, inte senare än den 1 januari 2008.

3. Medlemsstaterna får undanta de passagerarfartyg som endast går i inrikestrafik i andra fartområden än de som omfattas av klass A enligt artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg ([1]) från de krav på färdskrivare som föreskrivs i det här direktivet.

([1]) EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

▼M1

BILAGA III

ELEKTRONISKA MEDDELANDEN OCH SAFESEANET

1. **Allmän beskrivning och uppbyggnad**

Gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, SafeSeaNet, ska möjliggöra mottagning, lagring, insamling och utbyte av information med avseende på sjöfartssäkerhet, hamn- och sjöfartsskydd, havsmiljöskydd samt sjötrafikens och sjötransporternas effektivitet.

SafeSeaNet är ett specialiserat system som upprättats för att underlätta uppgiftsutbyte i elektronisk form mellan medlemsstaterna och för att tillhandahålla kommissionen relevanta uppgifter i enlighet med gemenskapslagstiftningen. Det består av ett nätverk av nationella SafeSeaNet-system i medlemsstaterna och ett centralt SafeSeaNet-system som fungerar som knutpunkt.

SafeSeaNet-nätverket ska koppla samman alla nationella SafeSeaNet-system och inbegriper även det centrala SafeSeaNet-systemet.

2. **Förvaltning, drift, utveckling och underhåll av SafeSeaNet**

2.1 *Ansvarsfördelning*

2.1.1 Nationella SafeSeaNet-system

Medlemsstaterna ska utveckla och underhålla ett nationellt SafeSeaNet-system för utbyte av sjöfartsuppgifter mellan auktoriserade användare under ledning av en nationell behörig myndighet.

Den nationella behöriga myndigheten ska ansvara för förvaltningen av det nationella systemet, inbegripet nationell samordning av uppgiftsanvändare och uppgiftstillhandahållare, och se till att UN LOCODES anvisas och att nödvändig it-struktur och förfaranden som beskrivs i det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3 inrättas och upprätthålls.

Det nationella SafeSeaNet-systemet ska göra det möjligt för alla användare som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten att koppla upp sig mot varandra och kan göras tillgängligt för identifierade sjöfartsaktörer (fartygsägare, agenter, befälhavare, avlastare m.fl.) som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten, särskilt för att underlätta elektronisk rapportering i enlighet med gemenskapslagstiftning.

2.1.2 Centralt SafeSeaNet-system

Kommissionen ska på politisk nivå ansvara för förvaltningen och utvecklingen av det centrala SafeSeaNet-systemet och för översynen av SafeSeaNet-systemet, i samarbete med medlemsstaterna, medan byrån i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ([1]) i samarbete med medlemsstaterna och kommissionen ska ansvara för det tekniska genomförandet.

Det centrala SafeSeaNet-systemet som fungerar som knutpunkt ska knyta samman alla nationella SafeSeaNet-system och ska upprätta nödvändig nationell it-infrastruktur och förfaranden enligt det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3.

2.2 *Förvaltningsprinciper*

Kommissionen ska inrätta en styrgrupp på hög nivå som ska anta sin arbetsordning, bestående av experter från medlemsstaterna och kommissionen, som ska

— lägga fram rekommendationer för att förbättra effektiviteten och säkerheten i SafeSeaNet,

— ge lämplig vägledning om utveckling av SafeSeaNet,

— bistå kommissionen vid översynen av SafeSeaNets prestanda,

— godkänna det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3, och framtida ändringar.

([1]) EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

▼M1

2.3 *Kontrolldokument för gränssnitt och funktioner och teknisk dokumentation om SafeSeaNet*

Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla ett kontrolldokument för gränssnitt och funktioner (IFCD).

IFCD ska innehålla en detaljerad beskrivning av de prestandakrav och förfaranden som de centrala och nationella delarna av SafeSeaNet ska omfattas, vilka avser att säkerställa förenlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning.

IFCD ska innehålla bestämmelser om

— åtkomsträttigheter, vägledning om kvalitetsstyrning av uppgifterna.

— säkerhetsspecifikationer för överföring och utbyte av uppgifter, samt

— arkivering av uppgifter på nationell och central nivå.

IFCD ska innehålla villkoren för lagring av och tillgång till information om farligt eller förorenande gods med avseende på regelbunden trafik som beviljats undantag i enlighet med artikel 15.

Byrån ska i samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla teknisk dokumentation om SafeSeaNet, exempelvis standarder för dataöverföringsformat, bruksanvisningar och nätsäkerhetsspecifikationer.

3. **Uppgiftsutbyte via SafeSeaNet**

Systemet ska använda industristandarder och kunna samverka med offentliga och privata system som används för att skapa, tillhandahålla eller ta emot information inom SafeSeaNet.

Kommissionen och medlemsstaterna ska samarbeta för att undersöka möjligheten att utforma de nationella systemens funktioner på ett sätt som så långt det är möjligt säkerställer att uppgiftslämnarna, exempelvis befälhavare, ägare, agenter, operatörer, avlastare och behöriga myndigheter, endast behöver lämna informationen en gång. Medlemsstaterna ska se till att informationen är tillgänglig för användning inom alla relevanta rapporterings- och anmälningssystem och övervaknings- och informationssystem för sjöfart.

Elektroniska meddelanden som överförs i enlighet med detta direktiv och med tillämplig gemenskapslagstiftning ska tillhandahållas via SafeSeaNet. Därför ska medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla de gränssnitt som behövs för att uppgifterna ska kunna överföras automatiskt till SafeSeaNet på elektronisk väg.

Om internationellt antagna bestämmelser tillåter vidarebefordran av LRIT-information om fartyg från tredjeländer ska SafeSeaNet-nätverken användas för att tillhandahålla medlemsstaterna, med en tillfredsställande nivå av säkerhet, sådan LRIT-information som tagits emot i enlighet med artikel 6b i detta direktiv.

4. **Säkerhet och åtkomsträttigheter**

Den centrala och de nationella SafeSeaNet-systemen ska vara förenliga med sekretesskraven i detta direktiv och med de säkerhetsprinciper och säkerhetsspecifikationer som anges i IFCD, i synnerhet när det gäller åtkomsträttigheter.

Medlemsstaterna ska identifiera alla användare, som tilldelats en roll och ett antal åtkomsträttigheter i enlighet med kontrolldokumentet.

▼B

BILAGA IV

Åtgärder som medlemsstaterna kan vidta då sjösäkerheten och miljön är hotad

(enligt artikel 19.1)

Vid ett tillbud eller en händelse av det slag som beskrivs i artikel 17, som drabbar ett fartyg, får den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten inom ramen för internationell rätt, om den anser att det är nödvändigt för att förhindra, minska eller eliminera en allvarlig och överhängande fara för den egna kusten eller därmed sammanhängande intressen, för andra fartygs säkerhet, för säkerheten för besättningar och passagerare eller människor iland eller för att skydda den marina miljön, bl.a.

a) begränsa fartygets rörelser eller beordra det att följa en viss rutt; detta krav skall inte påverka befälhavarens ansvar för fartygets säkra framförande,

b) officiellt anmoda befälhavaren på fartyget att undanröja risken för miljön eller sjösäkerheten,

c) skicka ombord personal för att bedöma risken, hjälpa befälhavaren att åtgärda situationen och hålla den behöriga landcentralen underrättad om detta,

d) beordra befälhavaren att gå till en skyddad plats vid överhängande fara, eller beordra lotsning eller bogsering av fartyget.