

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

► **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
► <u>M1</u>	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009	L 131	101	28.5.2009
► <u>M2</u>	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009	L 131	114	28.5.2009
► <u>M3</u>	Kommissionens direktiv 2011/15/EU af 23. februar 2011	L 49	33	24.2.2011
► <u>M4</u>	Kommissionens direktiv 2014/100/EU af 28. oktober 2014	L 308	82	29.10.2014
► <u>M5</u>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1243 af 20. juni 2019	L 198	241	25.7.2019

Berigtiget ved:

► **C1** Berigtigelse, EUT L 33 af 2.2.2013, s. 26 (2009/17/EF)



**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**

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



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



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

▼B

- 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 højradoaktivt 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«

▼M1

- 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 skibssulykke«: 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
- 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

▼B

- 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 trafiksepareringssystemer, ruter med sejlads i to retninger, anbefalede ruter, områder, hvor sejlads skal undgås, kystnære trafikzoner, trafiksepareringsrundkørsler, områder, hvor der skal udvises forsigtighed, samt dybvandsruter
- 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

▼ M1

- t) »rute fart«: en række sejlads 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 sejlads
- 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 dette hindrer, at medlemsstaten kan kræve supplerende oplysninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20).

▼B

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)****▼C1**

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, der fører en medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, eller som opererer i en medlemsstats indre farvande eller 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.

▼M1

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.



Artikel 7

Brug af skibrutesystemer

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 skibrutesystem, som IMO har godkendt i 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 skibrutesystem, 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 skibrutesystemet.

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 tredjeland's 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, skibrutesystemer 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.

▼B

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 (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

⁽¹⁾ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

▼M3

- 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.286(86)

▼M1

- 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 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 afgang, 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 afgang- 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.

▼B

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 procedurene 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.
- 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.

▼M1

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 skibrutesystemer 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

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⁾

⁽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).

▼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 havnstatskontrolforpligtelse. 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 manøvrevevne 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.

▼B

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).

*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 vejrudsiget 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,

▼ M1

de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter 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 sejladsikkerheden, 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 skibsumlykker i farvande under deres jurisdiktion.

▼ **M1***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:
 - 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 procedurene 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.

▼ **M1**

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 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.

⁽¹⁾ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128.

▼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, havne-myndigheder 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 oplysninger 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.

▼ M1

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.

▼M1*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.

▼B

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 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***Evaluerings**

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

2. På grundlag af de i stk. 1 nævnte rapporter aflægges 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 aflægges Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af denne undersøgelse.

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER**▼M5***Artikel 27***Ændringer**

1. Inden for dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 2, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27a vedrørende ændring af henvisningerne til EU-retsakter og IMO-instrumenter i dette direktiv og ændring af definitionerne i artikel 3 samt bilagene for at bringe dem i overensstemmelse med de bestemmelser i EU- eller folkeretten, som er vedtaget, ændret eller trådt i kraft.

2. Inden for dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 2, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27a vedrørende ændringer af bilag I, III og IV på baggrund af den tekniske udvikling og erfaringerne med dette direktiv.

▼M5

*Artikel 27a***Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 27, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 26. juli 2019. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 27 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ⁽¹⁾.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 27 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

▼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 retsforordninger, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

⁽¹⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

▼B

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.



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.

▼B**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.
- 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.

▼ **M3***BILAG II***Krav til udstyr om bord****I. FISKERFARTØJER**

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS), som fastsat i artikel 6a, i henhold til 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.

II. SKIBE I INTERNATIONAL FART

Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 300, der er i international fart og anløber en havn i en af medlemsstaterne, skal være udstyret med et automatisk identifikationssystem (AIS) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS. Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er i international fart, og anløber en havn i en medlemsstat, skal være udstyret med et system til registrering af rejsedata (VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS. Lastskibe, der er bygget før den 1. juli 2002, kan være udstyret med et forenklet system til registrering af rejsedata (S-VDR), der opfylder de tekniske og funktionsmæssige standarder, der er fastsat i overensstemmelse med kapitel V i SOLAS.

III. SKIBE I IKKE-INTERNATIONAL FART**1. Automatiske identifikationssystemer (AIS)**

Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 300, der ikke er i international fart, skal være udstyret med et automatisk identifikationssystem (AIS) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.

2. Systemer til registrering af rejsedata (VDR)

- a) Passagerskibe uanset størrelse og alle andre skibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er bygget efter den 1. juli 2002, og som ikke er i international fart, skal være udstyret med et automatisk system til registrering af rejsedata (VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.
- b) Lastskibe med en bruttotonnage på mindst 3 000, der er bygget før den 1. juli 2002, og som ikke er i international fart, skal være udstyret med et system til registrering af rejsedata (VDR) eller et forenklet system til registrering af rejsedata (S-VDR) i overensstemmelse med de tekniske og funktionsmæssige standarder i kapitel V i SOLAS.

▼ **M3**

IV. UNDTAGELSER

1. **Undtagelser fra kravet om, at skibet skal være udstyret med AIS**

- a) Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe med en længde på under 15 meter eller en bruttotonnage på under 300, der ikke er i international fart, fra de krav vedrørende AIS, der er fastsat i dette bilag.
- b) Medlemsstaterne kan fritage passagerskibe med en bruttotonnage på mindst 300, men mindre end 500, der kun sejler i indenrigsfart og uden for de ruter, der normalt benyttes af andre skibe, som er udstyret med AIS, fra de krav vedrørende AIS, der er fastsat i dette bilag.

2. **Undtagelser fra kravet om, at skibet skal være udstyret med VDR eller S-VDR**

Medlemsstaterne kan fritage skibe fra kravet vedrørende VDR eller S-VDR som følger:

- a) Passagerskibe, der kun sejler i andre havområder end dem, der er omfattet af klasse A, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ⁽¹⁾, kan fritages fra kravene vedrørende VDR.
- b) Skibe, der ikke er ro-ro-passagerskibe, og som er bygget før den 1. juli 2002, kan fritages fra kravet om et VDR, hvis det kan dokumenteres, at sammenkoblingen af et VDR med det eksisterende udstyr på skibet er urimelig og uladsiggørlig.
- c) Lastskibe i international eller ikke-international fart, der er bygget før den 1. juli 2002, kan fritages fra kravet om et S-VDR, hvis sådanne skibe tages permanent ud af drift senest to år efter den gennemførelsesdato, der er fastsat i kapitel V i SOLAS.

⁽¹⁾ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

▼ **M4***BILAG III***ELEKTRONISKE MEDDELELSER OG UNIONENS
INFORMATIONSDUEKSLINGSSYSTEM (SAFESEANET)****1. Generelt koncept og opbygning**

Unionens maritime informationsudvekslingssystem, SafeSeaNet, skal kunne modtage, opbevare, spore og udveksle informationer vedrørende sikkerhed til søs, sikring i havne og til søs og beskyttelse af havmiljøet samt 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 og medlemsstaterne i henhold til EU-retten. Det udgøres af et netværk bestående af de nationale SafeSeaNet-systemer i de enkelte medlemsstater og et centralt SafeSeaNet-system, der fungerer som knudepunkt.

Unionens maritime informationsudvekslingssystem knytter alle nationale SafeSeaNet-systemer, som er indført i henhold til dette direktiv, sammen og omfatter SafeSeaNets centrale system.

2. Forvaltning, drift, udvikling og vedligeholdelse**2.1. Ansvarsområder****2.1.1. Nationale SafeSeaNet-systemer**

Medlemsstaterne indfører og vedligeholder et nationalt SafeSeaNet-system med henblik på udveksling af maritime data mellem bemyndigede brugere under ledelse af en kompetent national myndighed.

Den kompetente nationale myndighed er ansvarlig dels for forvaltningen af det nationale system, hvilket omfatter national koordinering af databrugere og -leverandører samt udpegelse af UN/LOCODE-områder, dels for at den nødvendige nationale IT-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 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 og modtagelse af rapporter i henhold til EU-retten.

2.1.2. Det centrale SafeSeaNet-system

Kommissionen er ansvarlig for forvaltningen og udviklingen på politisk niveau af det centrale SafeSeaNet-system og for opsyn med dette system i samarbejde med medlemsstaterne, mens Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ har ansvaret for:

- den tekniske gennemførelse af og dokumentation vedrørende SafeSeaNet
- udvikling, drift og integrering af elektroniske meddelelser og data såvel som vedligeholdelse af grænsefladerne med det centrale SafeSeaNet-system, herunder AIS-data fra satellitter, og de forskellige informationssystemer i dette direktiv, jf. punkt 3.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæiskagentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

▼ **M4**

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

2.2. *Principper for forvaltning*

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 systemets effektivitet og sikkerhed
- bistå med relevant vejledning vedrørende udviklingen af systemet
- bistå Kommissionen med evaluering af systemets effektivitet
- bistå med vejledning vedrørende udviklingen af det interoperable dataudvekslingssystem, som samkører informationer fra SafeSeaNet med informationer fra de øvrige informationssystemer, jf. punkt 3
- godkende grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3, og eventuelle ændringer heraf
- vedtage retningslinjer for indsamling og videreformidling af informationer via SafeSeaNet vedrørende de kompetente myndigheder, der er udpeget af medlemsstaterne til at varetage relevante funktioner i henhold til dette direktiv
- etablere forbindelser med andre relevante arbejdsfora, navnlig gruppen vedrørende maritim administrativ forenkling og elektroniske informationstjenester.

2.3. *Grænseflade- og funktionskontroldokumentet og teknisk dokumentation*

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-systemet med henblik på at opfylde de relevante krav i henhold til EU-retten.

Dokumentet skal indeholde bestemmelser om:

- adgangsrettighedsanvisninger for forvaltning af datakvalitet
- integrering af data, jf. punkt 3 og formidling heraf gennem SafeSeaNet-systemet
- operationelle procedurer for agenturet og medlemsstaterne, som fastsætter kontrolmekanismer for SafeSeaNets datakvalitet
- sikkerhedsspecifikationer for datatransmission og -udveksling samt
- datalagring 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.

Teknisk dokumentation i forbindelse med SafeSeaNet, f.eks. standarder for dataudvekslingsformater, interoperabilitet med andre systemer og applikationer, brugervejledninger, specifikationer vedrørende netsikkerhed og referencedatabaser til støtte for rapporteringspligten, skal udvikles og vedligeholdes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne.

▼ **M4****3. Dataudveksling og -deling**

Systemet skal benytte branchens 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 skibsførere, redere, agenter, operatører, afskibere og relevante myndigheder, kun skal indgive data én gang under behørig hensyntagen til forpligtelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU ⁽¹⁾ og anden EU-lovgivning på området. Medlemsstaterne sikrer, at de indgivne data kan anvendes i forbindelse med enhver relevant rapportering, anmeldelse, informationsdeling og trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten (VTMIS).

Medlemsstaterne skal udvikle og vedligeholde de nødvendige grænseflader til elektronisk datatransmission til og fra SafeSeaNet.

Det centrale SafeSeaNet skal anvendes til formidling af elektroniske meddelelser og udveksling eller deling af data i overensstemmelse med dette direktiv og anden relevant EU-lovgivning, bl.a.:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe ⁽²⁾, artikel 12, stk. 3
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening ⁽³⁾, artikel 10
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol ⁽⁴⁾, artikel 24
- direktiv 2010/65/EU, artikel 6.

Driften af SafeSeaNet, herunder AIS-data fra satellitter, skal fremme etableringen af det europæiske søtransportområde uden barrierer.

Hvis det i medfør af internationalt vedtagne regler er tilladt at overføre LRIT-data vedrørende skibe fra tredjelande, skal SafeSeaNet benyttes til at formidle de LRIT-data, der er meddelt i henhold til 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 alle brugere, der har fået tildelt en rolle og adgangsrettigheder i henhold til grænseflade- og funktionskontroldokumentet.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

⁽³⁾ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.

⁽⁴⁾ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

▼ **M3***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 navnlig 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 skibes sikkerhed, deres besætningers, 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 det en bestemt rute. Dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads
- b) pålægge skibsføreren at bringe risikoen for miljøet eller søfartssikkerheden til ophør
- c) sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens omfang, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kyststation underrettet
- d) pålægge skibsføreren at søge nødområde i tilfælde af overhængende fare eller påbyde lodsning eller bugsering af skibet.

Hvis et skib bugseres i henhold til en bugserings- eller redningsaftale, kan de foranstaltninger, der træffes af den kompetente myndighed i en medlemsstat efter litra a) og d), ligeledes omfatte det involverede hjælpe- eller redningsmandskab og de involverede bugserbåde.